

# VIJESTI

## ↓ Kolodvor Karlovac

Posljedice ukidanja radnih mjesta

## ↓ ŽU

Kome smeta  
Croatia express

## ↓ TEMA BROJA

HŽ - Korak naprijed  
četiri nazad

## ↓ HŽ Cargo

Od „Kontrole prihoda“  
do „Službe za obračun i  
kontrolu troškova prijevoza“

## ↓ Iz HŽ Putničkog prijevoza

Izmjene Pravilnika o organizaciji HŽ PP





Povodom odlaska u mirovinu, uz zahvalu za sveukupni njihov rad te izraze dobrih želja u budućem životu, družili smo se s kolegama Stjepanom Mikcem, glavnim sindikalnim povjerenikom podružnice ATR i Gordanom Naglič, predsjednicom Nadzornog odbora SŽH s kojima smo u dugogodišnjoj suradnji dijelili i probleme i uspjehe.



# SADRŽAJ

## Vijesti

<b>IZ HŽ - INFRASTRUKTURE</b> .....	<b>4</b>
- Potpisan 3. aneks Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.	4
- Kolodvor Karlovac	4
- Počinje rekonstrukcija kolodvora Sisak	6
- Novosti iz Informatike	7
<b>IZ HŽ CARGA</b> .....	<b>8</b>
- Od „Kontrole prihoda“ do „Službe za obračun i kontrolu troškova prijevoza“	8
- Nikad kraja pravilnicima o organizaciji u Cargu	9
- SŽH povlači prijavu Državnom inspektoratu RH protiv HŽ Carga	9

## IZ HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

- Izmjene Pravilnika o organizaciji HŽ PP	10
- Kolektivno pregovaranje	10
- Olistavanje putničkih vagona putokaznim i rezervacijskim listicama	10
- Napokon ugovori na neodređeno	11
- Kolodvor Zlatar Bistrica	11
- Uređenje prostora vlakopratajne i putničke blagajne u kolodvoru Koprivnica	11

## HŽ FOND

- Opstanak HŽ Fonda	12
---------------------	----

## Međunarodna suradnja

- Sžh partner u projektu Cimiers	12
----------------------------------	----

- Jačanje regionalne suradnje i socijalnog dijaloga u zemljama jugoistočne Europe	13
- EUROCADRES inicijative	14

## Vijesti iz podružnica

### AGIT

- SŽH pokrenuo izbore za radnička vijeća i povjerenike ZNR u Agitu	14
- SŽH jedini reprezentativan u AGITU	14

### ČIŠĆENJE I NJEGA PUTNIČKIH VAGONA

- SŽH odbija prijedlog smanjenja prava radnika	15
--	----

### VIROVITICA

- Virovitica - primjer suradnje	15
---------------------------------	----

## ŽU

- Kome smeta Croatia express	16
------------------------------	----

## Tema broja

### HŽ - KORAK NAPRIJED ČETIRI NAZAD

## Vijesti iz sekcija

- Aktivnosti Sekcije žena SŽH	20
- Sekcija mladih u akciji	20

## Zanimljivosti

### PRIČE S RADNOG MJESTA

- Kondukterski jadi	21
- Stara postavnica	24

### BEZ MIKCA ATR NIJE ISTI

## Riječ predsjednika



Poštovani članovi Sindikata željezničara Hrvatske, poštovani čitatelji naših Vijesti!

Kao što smo i predvidjeli, ova je 2013. godina počela s velikim pritiskom na radnike i radnička prava, na koje mi svakodnevno, zajedno s vama, pokušavamo odgovoriti kako bismo sačuvali i radna mjesta i radnička prava. Neprihvatljivo je da naši poslodavci potpuno autistično, rješenje nedostatka novca vide samo u brisanju radnih mjesta bez obzira na posljedice. Nažalost, posljedice takvog ponašanja kao i uvijek najviše osjećaju radnici. Iz dana u dan prisiljeni smo sve češće prijavljivati poslodavce Državnom inspektoratu a čini se da će pojedini slučajevi dobiti svoj nastavak na sudu.

Unatoč ne baš sjajnom stanju, smatram da smo zajedno s pojednim kolegama iz drugih sindikata uspjeli ostvariti solidne rezultate. Ne želeći se ponašati kao ljudi koji negiraju stvarnost, jasno smo dali do znanja Upravi HŽ Carga da shvaćamo sve poteškoće poslovanja s kojima se susrećemo svi zajedno. Jasno smo više puta ponovili svoj stav da ako je potrebno i neizbježno rezati prava onda taj teret moraju podnositi svi razmjerno jednako. Ako je

potrebno smanjivati broj radnika i proglašavati višak, onda se to mora odnositi na sve radnike u skladu sa stvarnim potrebama. Oko ove dvije stvari nema pregovora ni pod koju cijenu. Nadamo se da ćemo ove sporne stvari uspjeti riješiti dijalogom i da neće biti potrebe pokretati sudske procese.

U izdvojena društva vlasnik uvodi svu "raskoš" restrukturiranja na hrvatski način. SŽH pritom nastoji osigurati maksimalna prava za sve radnike, ponajprije poticajnu otpremninu za radnike koji se za nju odluče.

Mnoge uprave nedostatke u planu poslovanja pokušavaju riješiti zahtijevajući smanjenje radničkih prava, što je za nas neprihvatljivo. Iz istih razloga planiraju smanjivanje broja radnika, tako da se na to moramo pripremiti i ne dopustiti promjene bez kriterija.

Nasumično ukidanje radnih mjesta dovodi nas u poziciju da morao dokazivati potrebu za određenim radnim mjestima, u čemu tražimo i vašu podršku.

I na kraju, svim članovima SŽH, svim čitateljima koji slave Uskrs, u povodu predstojećih uskrsnih blagdana upućujem iskrene čestitke sa željom da ovaj najveći kršćanski blagdan provedemo u miru, a dane koji dolaze ispunimo vjerom u naše zajedničko bolje sutra.

ZORAN MARŠIĆ

### LIST VIJESTI SŽH

Izlazi kvartalno

### IZDAVAČ

Sindikat željezničara Hrvatske

### ZA IZDAVAČA

Zoran Maršić, predsjednik SŽH

### UREDNIKA

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

### GRAFIČKO OBLIKOVANJE I TISAK

Brankograf

## ■ IZ HŽ - INFRASTRUKTURE

### Pravilnik organizacije HŽ Infrastrukture i „stručna“ organizacija rada poslodavca

Brojni radnici su na svojoj koži osjetili pritisak novog Pravilnika o organizaciji, postavljajući pitanje koji ugovor i koje radno mjesto će dobiti. Nažalost, jedan dio radnika još nije dobio novi ugovor o radu, što zbog sporosti sustava što zbog raspoređivanja na nova radna mjesta. Svjedoci smo da nakon donošenja Pravilnika o organizaciji poslodavac jednostrano mijenja organizaciju rada i donosi odluke o drukčijem rasporedu rada. Pokušavamo takve situacije riješiti razgovorom a ako ne bude uspjeha, predstoje prijave nadležnim institucijama.

Poslodavac sve manje pokazuje socijalnu osjetljivost i brigu za radnika, ni jednom riječju do sada nije zahvalio radnicima za sve napore tijekom ove zime, a zastoji bez tih napora bili bi i veći nego što su bili. Ni jednom riječju nije zahvalio radnicima koji svojim dodatnim trudom danas pridonose urednom obavljanju kapitalnih projekata s kojima

se toliko hvale. Svi mi željezničari svakodnevno radimo i više i brže no što nam uvjeti dopuštaju pazeći da ne prouzročimo zakašnjenja i štetu svojoj HŽ Infrastrukturi, i to nam je hvala. Poslodavac nam zahvaljuje dodatnim radom koji nam nameće nakon ukidanja radnih mjesta, skretničara, telegrafista, jer smo mu očito pokazali da možemo? Stara poslovice kaže „Pomozi si sam pa će ti i Bog pomoći“ - želimo reći da bez vas i vašeg angažmana teško možemo sačuvati sva radna mjesta, trebamo vašu pomoć.

Pozivamo sve radnike da se kod svake izmjene organizacije rada odmah jave svojim glavnim povjerenicima podružnica kako bismo što prije mogli reagirati i spriječiti svaku jednostranu promjenu organizacije rada i nametanja dodatnog rada. Neće biti lako ali nema nam druge, doli boriti se za svako radno mjesto. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ

### Potpisan 3. aneks Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.

Dana 21. veljače 2013. godine potpisan je III. aneks kolektivnog ugovora za područje HŽ -Infrastrukture. Vjerojatno ste već svi upoznati s njegovim sadržajem, no bitno je napomenuti da je u 3. aneksu pregovorima postignuto da u ovoj godini poslodavac neće moći proglašavati tehnološki višak radnika. Pred nama su sada pregovori po 4. aneksu Kolektivnog ugovora u kojem moramo dogovoriti cijene sata rada za sva nova radna mjesta koja su uvedena zadnjim izmjenama Pravilnika o organizaciji. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ

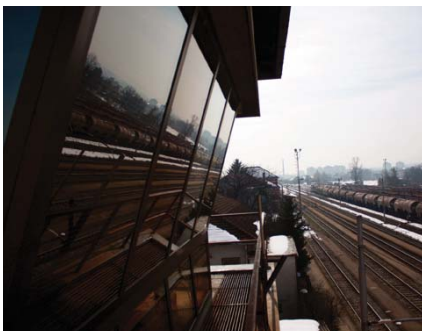
## Kolodvor Karlovac

### - posljedice ukidanja radnih mjesta



**Z**bog radnika koji danas svakodnevno svoj rad obavljaju u uvjetima preopterećenosti zatražili smo službeno mjerenje radnog mjesta prometnika vlakova na postavnici kolodvora Karlovac.

Direktor Tihomir Španić u svom odgovoru na naš dopis izjavljuje kako smatra dovoljnim da je broj radnih mjesta utvrđen preko izmjena Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o. Ne želi uzeti u obzir argumente koje smo dostavili i smatra kako nema potrebe za dodatnim utvrđivanjem potrebnog broja radnih mjesta. Nakon svega ne prostaje nam ništa drugo već zajedno s radnicima organizirati sve dopuštene aktivnosti i dokazati da smo u pravu.



Kako je sve započelo:

Izmjenama Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o. Uprava je nastavila brisati radna mjesta bez kriterija i analize stvarnih potreba. Tako je na kolodvorima Mrzlo Polje i Duga Resa ukinuto radno mjesto skretničara, a na kolodvoru Karlovac ukinuto jedno radno mjesto prometnika vlakova na postavnici, pomoćnika šefa kolodvora, skretničara. Radna mjesta ukinuta su bez modernizacije i bez utvrđivanja stvarnih potreba.



Najvjerojatnije je pri određivanju broja izvršioca za pojedina radna mjesta Regionalne jedinice organizacije i regulacije prometa ZAPAD, predlagač zaboravio da je navedena regionalna jedinica dobila 7 novih kolodvora, od koji 4 na koridoru (Zvečaj, Duga Resa, Mrzlo Polje i Karlovac) i sad, ne želeći prihvatiti odgovornost i grešku, nastoji suludo ostvariti svoj cilj i po cijenu ugrožavanja sigurnosti prometa.

U nekoliko navrata argumentima, raspravom, pokušali smo ukazati direktoru Tihomiru Španiću da će ukidanje utjecati na sigurnu i kvalitetnu organizaciju, ali nažalost bez uspjeha. Nisu pomogli ni podaci da se bitno povećao opseg rada nakon odluke HŽ Carga da ranžirne zadatke iz kolodvora Moravice premjesti na kolodvor Karlovac.

Na kolodvoru Karlovac, od stupanja na snagu novoga voznog reda, reduciraju se svi teretni vlakovi u pravcu Rijeke te se otpremaju s težinom od 1275

tona ili s maksimalnom dužinom od 362 metra.

Također na kolodvoru Karlovac reducira se takozvano „Ličko bruto“ koje se otprema na prugu Oštarije – Knin, odnosno Ogulin – Knin, na maksimalnu dopuštenu težinu od 1300 tona te je na taj način smanjen manevarski rad na kolodvoru Ogulin.

Na kolodvoru Karlovac radi jedna manevarska lokomotiva od 0 do 24 sata,



a zadatak joj je cjelokupan manevarski rad na kolodvoru kao i posluživanje industrijskih kolosijeka koji se odvajaju s otvorene pruge.

Manevru na kolodvoru obavlja po potrebi i druga manevarska lokomotiva od ponedjeljka do petka od 8 do 16 sati.

Zbog specifičnih obaveza skretničara (ili ovlaštenoga kolodvorskog radnika) u rasporednom kolodvoru Karlovac nije se novom mikrosistemizacijom radnih mjesta trebao smanjiti broj izvršitelja na radnom mjestu skretničara, jer skretničar na bloku I daje odjave za vlakove prispjele iz smjera Metlike s obzirom na način osiguranja pruge Karlovac – Kamanje d.g., gdje se promet odvija u kolodvorskom razmaku, a za vlakove iz smjera Draganića javlja potpune ulaze za vrijeme kvara APB-a na dionici pruge Karlovac – Draganići.

Skretničar na bloku IV vodi evidencije ulaska i izlaska lokomotiva i garnitura DMV-a iz ložionice i ovjerava lokomotivske listove osoblju vučnog vozila, a za vlakove iz smjera Mrzlog Polja javlja pot-

pune ulaze za vrijeme kvara APB-a na dionici pruge Karlovac – Mrzlo Polje. Kolodvor Karlovac ima 20 kolosijeka, određenih i podijeljenih prema svojoj namjeni.

Za svaki ulazak i izlazak vlaka na kolodvor Karlovac, od ukupno 46 skretnica, od 9 do 16 skretnica mora biti postavljeno u pravilan i ispravan položaj. Na pojedinim skretnicama ugrađeni su plinski grijači koji su neispravni i bez plina, pa je u zimskom periodu nemoguće s jednim skretničarom u smjeni, održavati prohodnost kolodvora i obavljati križanje vlakova te čistiti pristupne putove i perone od snijega i leda, jer manevarsko osoblje pripada HŽ Cargu. U ispravnost ovih tvrdnji uvjerali smo se ove godine u više navrata.

Najveće opterećenje nakon provedenog ukidanja, utvrđeno je kod radnog mjesta prometnika vlakova na postavnici, kojem su jednostavno dodali sve poslove ukinutih radnih mjesta. Napominjemo da na kolodvoru Karlovac nema sistematiziranoga radnog mjesta prometnog telegrafista, a ukidanjem radnog mjesta unutarnjeg prometnika vlakova, sve poslove organizacije i regulacije preuzeo je centralni prometnik na sebe. ■

NENAD BROZOVIĆ



# Počinjne rekonstrukcija kolodvora Sisak



Dobivena je dozvola za gradnju, ugovoreni su izvođači i konačno radovi započinju. Ukupna vrijednost investicije po projektu je oko 30 mil. kuna. Realizacija ovog projekta trebala je započeti prije sedam godina. Građevinska dozvola produžavana je već dva puta i dobro da je do realizacije projekta uopće i došlo.

Na radost mnogobrojnih putnika koji iz Siska, Petrinje i ostalih okolnih mjesta svakodnevno putuju prema Zagrebu, usluga će konačno biti onakva kakvu zaslužuju. Da pojasnimo: na godišnjoj razini kolodvorom Sisak proputuje oko pola milijuna putnika (prema prodanim prijevoznim ispravama, iako je stvarni broj mnogo veći), donoseći prihod od 6.000.000,00 kn godišnje.

I to u sadašnjim uvjetima kada znatnom broju putnika predstavlja nemoguću misiju ući i izaći iz vlaka s ovakvim „peronom“, ako se to uopće može nazvati peron.

Kada danas govorimo o kolodvoru Sisak možemo reći da je



kolodvorska zgrada Sisak locirana na 374+489,37 km pruge Zagreb – Sisak – Novska, magistralne pruge M104/MG2. Željeznički kolodvor Sisak nalazi se na k.č. 2366/I k.o. Stari Sisak, koja se vodi kao željeznička pruga. Na parceli k.č. 2410 k.o. Stari Sisak nalazi se kolodvorska zgrada. Pristup području kolodvora i prvog perona omogućen je s južne strane direktno s javne gradske prometnice uz istočno i zapadno pročelje kolodvorske zgrade. Putnički dio kolodvora čini pet kolosijeka s petnaest skretnica različitih tipova, a u produžetku prema Zagrebu prostire se teretni kolodvor Sisak.

Projekt rekonstrukcija kolodvora Sisak uključuje: Rekonstrukciju kolosijeka, izgradnju pothodnika, perona i nadstrešnice na željezničkom kolodvoru Sisak.

Radovi uključuju:

- rekonstrukciju 1., 2. i 4. kolosijeka s uklanjanjem postojećeg 3. kolosijeka, novi 3. kolosijek postaje prolazan
- izgradnju pothodnika, na lokaciji 374+507,42 km, širine 6 m i visine 3,14 m.
- rekonstrukciju prvog perona od 374+422,63 km do 374+582,63 km, visine 55 cm od GRT-a, dužine 160 m i širine 3,25 m, obuhvaća i dio perona uz kolodvorsku zgradu u širini 5,80 m i izgradnju otočnog perona od 374+344,98 do 374+668,98 km, dužine 324 m, visine 55 cm od GRT-a i širine 6,65 m
- uklanjanje postojeće nadstrešnice I perona, dimenzija 101,40 x 7,35 m
- izgradnju novih nadstrešnica otočnog perona, dimenzije 150,0 x 6,75 m i prvog perona uz zgradu, dimenzija 101,40 x 9,10 m
- izgradnju dizala na svakom peronu
- rekonstrukciju KM
- rekonstrukciju SS-Integra
- rekonstrukciju općih postrojenja jake struje
- rekonstrukciju TK uređaja
- rekonstrukciju drenaže između 1./2. i 3./4. kolosijeka i oborinske odvodnje.

## Malo povijesti

Sisački kolodvor jedan je od najstarijih na mreži Hrvatskih željeznica. Željeznička pruga od Zidanog mosta preko Zagreba do Siska puštena je u promet 1. listopada 1862. godine. No o njevoj gradnji počelo se razmišljati znatno prije. Pri tome, u prvom planu nisu bili interesi krajeva kroz koje je pruga trebala prolaziti, već prije svega gospodarski i politički interesi Habsburške monarhije, odnosno austrijskih i mađarskih krugova koji su često bili u sukobu.

Prvi pripremni radovi počeli su već 1852. godine, no oni su ubrzo obustavljeni zbog problema s izvladbom zemljišta te zbog financijskih problema. Na kraju, gradnju pruge preuzelo je Društvo južnih željeznica koje je 1862. godine radove privelo kraju.

Pruga od Zidanog mosta do Siska bila je dugačka 125,3 kilometra, a ogranak od Siska do luke Galdovo 2,2 kilometra. Uzduž pruge bilo je izgrađeno deset tipskih kolodvora, a najveći od njih bio je onaj u Zagrebu – Južni kolodvor, današnji zagrebački Zapadni kolodvor. Punih trideset godina to je bio jedini središnji kolodvor u Zagrebu.

Druga po veličini bila je prijemna zgrada na kolodvoru Sisak koji je bio i završni kolodvor na toj pruzi. Zbog toga je bio opremljen s više objekata i uređaja u skladu s propisima za takve kolodvore. Tako je uz prijemnu zgradu, koja je bila djelomično podignuta na kat, na kolodvoru bila izgrađena i ložionica s lokomotivskom okretnicom i radionicom za popravak lokomotiva i vagona, vodopostaja, dvije jame za čišćenje vatre, depo za istovar drozge, dvije šupe za drvo i stambena zgrada.

I pored toga što je ta pruga služila prvenstveno za povezivanje zapadnih dijelova Habsburške monarhije s istokom, ona je pridonijela i snažnom razvoju gospodarstva, ponajprije u

Zagrebu i Sisku. U tim gradovima su se uskoro počeli otvarati proizvodni i drugi pogoni koji su zapošljavali nekoliko tisuća radnika.

Tijekom vremena, pruga Zidani most – Sisak postala je jedna od okosnica razvoja željeznice u Hrvatskoj. Ta pruga kao dio X. paneuropskog koridora jedan je od važnijih smjerala ključnih, ne samo za razvoj Hrvatskih željeznica, već i za gospodarsko povezivanje Hrvatske s njenim okruženjem. Samim time i kolodvor Sisak zauzima važno mjesto na mreži Hrvatskih željeznica.

Kolodvor Sisak je veće službeno mjesto Organizacije i regulacije prometa u kojemu se obavlja sastavljanje i rastavljanje vlakova, uvođenje u promet i otkazivanje vlakova, križanje, pretjecanje i mimoilaženje, prihvat i otprema putnika, utovar, istovar i pretovar vagona, te rad s carinskim pošiljkama.

S obzirom na dvije skupine kolosijeka, podijeljen je na dva dijela: putnički i teretni.

U pogledu robnog rada, Sisak je kolodvor općeg tipa za vagonске i carinske pošiljke, a do 1996. g. bio je zapažen na mreži Hrvatskih željeznica po radu s komadnim pošiljkama.

## Što dobivamo rekonstrukcijom kolodvora

Rekonstrukcijom kolodvora dobivamo prvenstveno moderan putnički kolodvor koji i pripada gradu veličine Siska i evidentne frekvencije putnika koja će se u svakom slučaju povećati ovom rekonstrukcijom i modernizacijom, ali i realizacijom preduvjeta koji će biti stvoreni. Naime, rekonstrukcijom i modernizacijom kolodvora i kolodvorskih postrojenja bit će stvorena baza za daljnji razvoj planiranoga željezničkog prometa na ovom području.

Prema izračunima sadašnja propusna moć ovog dijela pruge je 99 vlakova, a najveća dopuštena brzina vlakova prema Zagrebu je svega 60 km/h, izuzevši obnovljeni dio između kolodvora Turopolje – Lekenik – Greda gdje je brzina 140 km/h, no unatoč svemu vozno vrijeme Sisak – Zagreb (50 km pruge) traje 1 sat. Rekonstrukcijom kolodvora i preostalih

dionica na kojima se predviđa kapitalni remont povećava se brzina vlakova na cijeloj dionici, a time i propusna moć pruge. Također stvara se baza za daljnji razvoj, a to je izgradnja drugog kolosijeka do kolodvora Sunja što će uvelike povećati



propusnu moć predviđenoga koridornog pravca (sada iznosi cca 30 vlakova na dan, na dionici Su-No 18 vlakova na dan). Ovim planiranim radovima koji se navezuju jedni na druge ostvarit ćemo u kratkom roku i davnu želju da putovanje do Zagreba traje 35 minuta, što će uvelike omogućiti razvoj grada Siska, odnosno spajanje resursa Siska i Zagreba te poboljšanje života stanovnika ovog područja.

Politika razvoja grada Zagreba predviđa i usmjerava se prema izmiještanju industrije na periferna područja što omogućuje Sisku, uz novu bolju prometnu povezanost, da gradu vrati stari industrijski i proizvodni imidž ali i razvoj, kako u industrijskom tako i u turističkom i poljoprivrednom području, a za što Sisak i njegova okolina imaju preduvjete.

Gledano kroz povijest i motive izgradnje pruge mislimo da i danas siščanima i onima koji gravitiraju Sisku neće smetati ini interesi samo da se pruga obnovi i da se skрати vrijeme putovanja prema Zagrebu. ■

HASAN DIZDAREVIĆ

## Novosti iz Informatike

Dana 11. ožujka 2013. započela je instalacija nove verzije aplikacije za evidenciju radnog vremena (ERV - vremenika), koja je, moramo napomenuti, proizvod naših informatičara.

Evo nekoliko poboljšanja, odnosno promjena u novoj verziji:

- Omogućeno je deaktiviranje radne grupe na ekranu Grupe zaposlenika kako se više ne bi prikazivala u padajućem izborniku pri kreiranju nove evidencije, kao i njeno ponovno aktiviranje prema potrebi
- Omogućeno je deaktiviranje radnih aktivnosti (wbs+interni nalog) kako se više ne bi prikazivale pri unosu sati u evidenciju, kao i njihovo ponovno aktiviranje prema potrebi (kvačica na Aktivno pri uređivanju radne aktivnosti)
- Zabrana kombinacije pojedinih elemenata plaće pri unosu sati prebačena je u bazu kako se radi novih zahtjeva ne bi morala obavezno puštati nova verzija
- Na blagdan radnik ne može imati evidentiran i do-datak za rad subotom i nedjeljom
- Evidencijama sa statusom otvoreno i poništeno u

izvještaju Vremenik - Unos sati po danima piše na svakom listu RADNA VERZIJA i uklonjen je potpis nadležne osobe (Odobrio)

- Omogućeno je brisanje evidencija za koje ne postoje uneseni sati u bazi
- Korigiran je izvještaj Evidencija radova jer se nije prikazivala kompletna šifra internog naloga ako je bila duža od 8 znakova
- Dodana je rola Koordinator koja omogućuje samo pravo pregleda evidencija, ali ne i mijenjanje podataka, i to samo nad određenim korisnicima
- Dodana je mogućnost deaktiviranja evidencičara
- Uklonjena je greška koja se javljala pri izlazu iz aplikacije na nekim računalima.
- Onemogućeno je brisanje sati ako nije uključena opcija editiranja sati u evidenciji. ■

HRVOJE TOMEĆ

## IZ HŽ CARGA

# Od „Kontrole prihoda“ do „Službe za obračun i kontrolu troškova prijevoza“

Prema pravilniku o organizaciju HŽ Cargo od 1. ožujka 2013. godine u Službi kontrole prihoda HŽ Carga (namjerno ne koristim novi naziv „Služba za obračun i kontrolu troškova prijevoza“ jer to je umotvorina tzv. stručnjaka HŽ Carga), broj radnika smanjen je s 38 na 17!

Takav postupak „stručnog tima“ za izradu samo je dokaz da ljudi koji se bave organizacijom i sistematizacijom, kao dijelom plana restrukturiranja HŽ Carga, nisu kompetentni i ne poznaju ni strukturu ni način rada u ovoj organizacijskoj jedinici.

Sve navedeno osnažio bih s nekoliko detalja, pa krenimo:

### Ukratko o radu:

U ovoj organizacijskoj jedinici, svaki mjesec se obračuna 11.000 – 12.000 teretnih listova (TL) – ugovora o prijevozu.

Na osnovi tih ugovora o prijevozu sastavljaju se fakture za korisnike prijevoza i obračuni za strane prijevoznike, sukladno zakonu i objavama UIC-a. Mjesečno se kontrolira oko 6.000 teretnih listova iz stranih obračuna te se svakog mjeseca kontrolira naplata na blagajnama oko 1.000.000,00 - 2.000.000,00 kn, i to sve u rokovima propisanim zakonom i objavama UIC-a.

Posljednje dvije godine uvodi se obračun u SAP aplikaciji, koji još uvijek nije dao rezultat. Sve se

svodi na „testiranje“ SD modula. Dosadašnja testiranja su dovela do zaključka da obračun s unosom podataka s TL u SAP aplikaciji zahtijeva oko 30% vremena više po TL nego u postojećoj Mapper aplikaciji u kojoj se sad obavlja obračun i raspodjela troškova prijevoza od postojanja HŽ-a, slijedno HŽ Carga.

IS – Cargo koji uključuje rad RCS-a i trebao bi eksportirati unos (minimalni set podataka za obračun) u SAP, a do sada nije ni testiran, prema tome ne mogu se analizirati ni uštede u vremenu obračuna TL-a.

Paušalni zaključci o poslovima koji se obavljaju u ovoj organizacijskoj jedinici mogu samo financijski naštetiti HŽ Cargu. Zbog nezakonitosti i površnosti u radu, narušit će se ugled HŽ Carga kao članice UIC-a, jer su način obračuna i rokovi propisani obračunskim objavama UIC-a.

### Ukratko o organizaciji:

I u ovom dijelu na svjetlo dana izlazi nepoznavanje materije. Naime Služba koja se sastojala od tri grupe:

- unutarnji i međunarodni promet,
- sporna potraživanja te raspodom HŽ Holdinga dodijeljenog dijela
- grupe za kontokorentni obračun i saldaciju, pretvorena je u odjel od 17 ljudi, odjel u kojem ni au-

tor te umotvorine, siguran sam, ne zna tko bi što trebao raditi.

U svakoj drugoj željezničkoj upravi domaće i međunarodno tržište razdvojeno je (čak i u poslovnom području prodaje) obračunskim propisima te, kao i kontokorentni obračun, imaju svoje okvire u pogledu zakonskih, tarifskih propisa UIC-a. I ubuduće moraju imati svoj organizacijski okvir – kako god ga nazvali.

Evo još jedne nelogičnosti u novoj organizaciji, npr. intermodalni prijevoz (bivši ICF) ne postoji u kontekstu obračuna prijevoznih troškova u Odjelu za obračun i kontrolu troškova prijevoza, a postoji u Službi za prodaju i marketing!? Postavlja se pitanje gdje se takav prijevoz obračunava i fakturira?

### Kronologija Službe kontrole prihoda (u daljnjem tekstu SKP) u odnosu na krovnu organizaciju:

- SKP u zajednici JŽ
- kao posebna institucija (ne u sklopu direkcije Zagreb)
- SKP u HŽ
- posebna organizacijska jedinica unutar HŽ
- SKP tijekom podjele HŽ na društva. ■

MARIJAN DUIĆ

SKP unutar Poslovnog područja FINANCIJE	Ukupno direkcija HŽ CARGA	Financije	SKP bez kontokorenta i revizije
2007 - Pravilnik o organizaciji 07/2007	230 djelatnika	70 djelatnika	44 djelatnika
2011 - Pravilnik o organizaciji 05/2011	236 djelatnika	66 djelatnika	40 djelatnika
2012 - Pravilnik o organizaciji 09/2012	274 djelatnika	65 djelatnika	42 djelatnika (udio cca. 65% u Financijama)
Neobjavljeno u službenim glasilima 12/2012			48 djelatnika (SKP s pripojenim OTP, kontokorentom i revizijom)



# Nikad kraja pravilnicima o organizaciji u HŽ Cargu

Točno, teško je izbrojiti i napačet odgonetnuti koji smo po redu pravilnik o organizaciji i sistematizaciji u posljednje vrijeme dobili na ovakav način. Naravno 11. siječnja 2013. petak, pred kraj radnog vremena.

Glavno radničko vijeće i socijalni partneri trebali su se očitovati o još jednoj majstoriji naših majstora kuhinje na kojima bi im i masterchef Ljubo Matulin pozavidio.

Malo mimo, malo pored, okrznuo si i direktore, službe pretvorio u odjele, dao zamjenike, ukinuo pomoćnike, nemaš ništa i na tu tvorevinu koja bi trebala izgledati kao fina torta, stavljajući svječiće, njih 878.

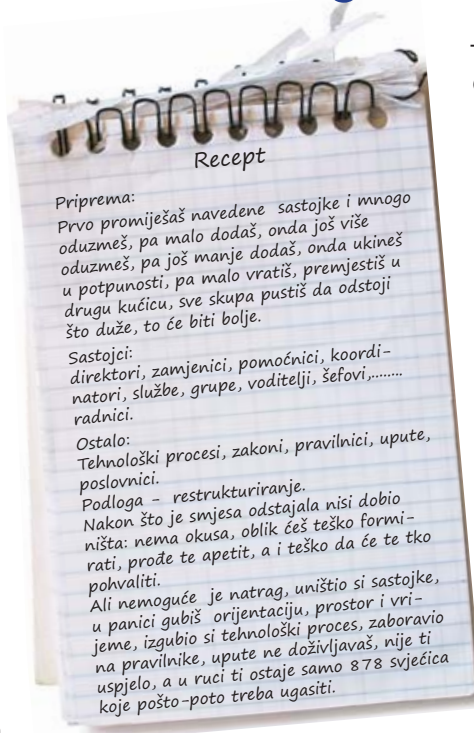
A zaboravio si najbitnije: na radnika, na njegovu situaciju, zaboravljaš čovjeka.

A on? Ne može se naći u kućicama, nema ga u KIS-u, nema ga u prilogu 5, nema ga u izradi 1., 2., 3...., SAP ga ne prepoznaje. Bilo ih je 5 sad ostaju 3! Potuno su ukinuli vagonске, tranzitere!

Ljudi zovu i pitaju, ništa im više nije jasno. Radnik želi biti i ostati radnik.

Zar im nakon 30 godina više ne trebamo? Tko će odrađivati posao? Zašto ne osiguraju veći prijevoz, da možemo raditi i uzdržavati naše obitelji?

Žena mi ne radi, djeca nezaposlena, živim u željezničkom stanu, kako ću ja, kamo?



Takvih je pitanja bilo stotinjak dnevno. Ljudi, članovi zovu i dalje.

SŽH je uputio primjedbe na 23 stranice teksta, upotrijebivši 9163 riječi. Argumentirajući primjedbe pokušali smo Poslodavcu ukazati na propuste, nadajući se da ćemo spasiti koje radno mjesto i broj izvršitelja.

Jesmo li uspjeli? Koliko smo spasili? Vjerojatno malo, trebali smo više.

Potrudili se jesmo. Dali smo sve od sebe. Jesu li oni primjedbe proučili? Vjerojatno nisu. Trebali su, sigurno, ali nisu.

Znaju li oni kuda idu, kamo vode Cargo, je li njima sad jasnije?

Na kraju zaključak koji smo uputili poslodavcu:

„Gotovo je nemoguće napraviti potpunu analizu utjecaja smanjenja izvršitelja, kao i gašenja pojedinih radnih mjesta. Usluga, kao i rokovi prijevoza bit će dovedeni u pitanje. Kako se nastavlja praksa smanjenja broja radnika po pojedinim radnim

mjestima, bez izrade novoga tehnološkog procesa rada, ostaje mnogo otvorenih pitanja oko funkcioniranja HŽ Carga. Naše primjedbe isključivo su nastale kao reakcija radnika s terena.

Reakcija radnika, uslijed nastalih promjena, koji argumentirano tvrde, da se rad neće moći odvijati na kvalitetan i siguran način.“ ■

ŽELIMIR HALIĆ

## SŽH povlači prijavu Državnom inspektoratu RH protiv HŽ Carga

HŽ Cargo je društvo svih radnika koji rade u njemu, manevrista, strojovođa, pregledača vagona, skaldišara, robnih blagajnika i svih ostalih radnika. Prema svakom radniku mora se postupati jednako i svi zajedno moraju podijeliti i dobro i loše u ovim vremenima.

Ovo je stav Sindikata željezničara Hrvatske od kojeg se neće odstupiti ni milimetar, stav koji ćemo braniti svim raspoloživim sredstvima. Nakon što smo obavijestili Upravu HŽ Carga da zbog kršenja Zakona o radu podnosimo prijavu Državnom inspektoratu, Uprava HŽ Carga sazvala je sastanak reprezentativnih sindikata SSH, SŽH i Glavnog radničkog vijeća.

Izdvajamo naše zahtjeve, koje je Uprava HŽ Carga ispunila i koji su ujedno razlog povlačenja naše prijave:

- Stavljanje van snage konačne liste tehnološkog viška
- Odgođena primjena Pravilnika o

organizaciji

- HŽ Cargo neće pokretati prekvalifikaciju i doškolovanje radnika selektivno, već kada se proces utvrđivanja potrebnog broja radnika završi i vidi stvarna potreba za pojedinim radnim mjestima, ta mogućnost će se ponuditi svim radnicima koji su na listi viška.

Ovim putem zahvaljujemo predsjedniku Uprave HŽ Carga na iskazanoj razini socijalnog dijaloga i spremnosti da ovaj problem riješimo bez Državnog inspektorata. Iskreno se nadamo da će ovo biti primjer za rješavanje problema u narednom razdoblju.

Pored gore navedenog, što smatramo najbitnijim, raspravljalo se i o ostalim aktualnim problemima o čemu su doneseni sljedeći zaključci:

**Neispunjenje obaveza prema radnicima (čl. 163, 164. i 165. KU za HŽ Cargo)**

Uzima se na razmatranje zahtjev socijalnih partnera o isplati regresa

za 2012. svim zaposlenicima tj onima koji to pravo nisu ostvarili. U roku od 15 dana socijalnim partnerima dostavit će se informacija o dinamici isplate, a u skladu s raspoloživim sredstvima tvrtke.

Budući da je isplata regresa za 2012. obaveza poslodavca iz KU, Uprava će informaciju o dinamici isplate dati Skupštini Društva.

**Isplata plaće sukladno čl. 179. KU** Poslodavac je dužan isplatiti plaću sukladno čl. 179 KU do 15. u mjesecu za prethodni mjesec. U slučaju prekoračenja roka utvrđenog KU, Poslodavac je obavezan svakom radniku isplatiti zakonom utvrđene zatezne kamate.

Financije HŽ Carga zadužene su u roku od 15 dana uputiti dopis socijalnim partnerima s informacijom o iznosu kamata na dosadašnja prekoračenja isplate plaće sukladno čl. 179 KU i dinamici njihove isplate. ■

ŽELIMIR HALIĆ

## IZ HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

### Izmjene Pravilnika o organizaciji HŽ PP

Dana 20. studenoga 2012. godine na snagu je stupio Pravilnik o organizaciji HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Unatoč negativnom mišljenju sindikata, poslodavac je nastavio sa starom praksom na način da je u administraciji nastavio s kadrovanjem rukovodećega kadra, dok je broj radnika u proizvodnji znatno smanjen.

Produkt nove organizacije je taj da je broj koeficijenata skočio s 18 za skoro duplo, dok se broj utvrdenoga potencijalnoga tehnološkog viška popeo na 58. Napominjem da u ovaj broj radnika na koeficijentu nisu uračunati takozvani voditelji projekta, a o broju takvih radnika sindikat ne posjeduje podatak zato što ga poslodavac ne dostavlja sindikatu obrazlažući kako to spada pod nadležnost Uprave te da takve podatke nisu obavezni dostavljati sindikatima.

Pravilnikom se pokušalo i određenom broju radnika smanjiti plaća preko platnih razreda, što smo uspjeli spriječiti V. aneksom Kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Preko daljnjih pregovora vezano uz listu potencijalnoga tehnološkog viška uspjeli smo znatan broj radnika koji su na listi sukladno stručnoj spremi preraspodijeliti na druga odgovarajuća mjesta, dok su za ostale koji stručnu spremu ne posjeduju, u tijeku pregovori oko prekvalifikacije za radna mjesta koja su slobodna te ostala rješenja sukladno odredbama ZOR-a i KU-a.

Dana 28. veljače 2013. godine Uprava društva je dostavila prijedlog Pravilnika o III. izmjenama i dopunama Pravilnika o organizaciji

HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Navedenim prijedlogom Uprava je nastavila sa starom praksom povećavanja broja radnika i nadređenih službenika u direkciji, pa se njihov broj povećao za 6 te je sada broj zaposlenih u direkciji 259. ■

FRANJO JULARIĆ

### Kolektivno pregovaranje u HŽ PP

Stupanjem Zakona o reprezentativnosti utvrđena je i reprezentativnost Sindikata koji djeluju u HŽ Putničkom prijevozu.

Reprezentativni sindikati su: Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat strojovođe Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara. Sindikati su nakon utvrđene reprezentativnosti sklopili Sporazum o broju i raspodjeli članova pregovaračkog tima između sindikata. Također je utvrđeno da se sve odluke vezene uz kolektivno pregovaranje donose konzensusom, to jest da nema preglasavanja, a što i broj pregovaračkog odbora reprezentativnih sindikata onemogućuje.

Pregovarački odbori sindikata već su počeli s radom oko prijedloga novoga kolektivnog ugovora, te je postignuta usaglašenost oko 70%.

Razlog rada na prijedlogu novoga KU-a je skorašnji istjek produžene primjene Kolektivnog ugovora bivše Vuče vlakova koji istječe 1. listopada 2013. godine.

Prema dostupnim informacijama i poslodavac užurbano priprema svoju verziju kolektivnog ugovora, a

samim time će uputiti zahtjev reprezentativnim sindikatima za otvaranjem pregovora po njihovom prijedlogu u kojem su prava radnika vjerojatno znatno umanjena.

Pripajanjem dijela Vuče vlakova u HŽ Putnički prijevoz došli smo do specifične situacije da u sustavu HŽ PP imamo dva kolektivna ugovora.

Jedan bivše HŽ Vuče vlakova, kojemu produžena primjena istječe 1. listopada 2013. godine, i Kolektivni ugovor koji vrijedi i nakon produžene primjene Kolektivnog ugovora Vuče vlakova.

S obzirom na specifičnu situaciju Sindikat željezničara Hrvatske dodatno se konzultirao s eminentnim stručnjacima radnog prava i odvjetničkom kućom koja zastupa SŽH, a samim tim i članove sindikata, te smo dobili potvrdu našeg razmišljanja ako se idući pregovori zakompliraju.

Sindikat željezničara Hrvatske u pregovorima neće odstupiti ni od jednog prava koji je propisan kolektivnim ugovorom koji ima svoj rok valjanosti i definiranu produženu primjenu odredbi KU-a. ■

FRANJO JULARIĆ

## Olistavanje putničkih vagona putokaznim i rezervacijskim listicama Preuzimanje poslova od dosadašnjih redara i pločara

HŽ Putnički prijevoz je Pravilnikom o organizaciji društva broj UP-25-1/12 objavljenom u Službenom vjesniku br. 23/12 koji je stupio na snagu 1. rujna u GRJ HŽ PP Zagreb na kolodvoru Zagreb GK ukinuo radno mjesto radara - pločara.

Naputkom o olistavanju putničkih vagona putokaznim i rezervacijskim listicama

propisano je da poslove olistavanja i rezerviranja putničkih garnitura koje je do sada na kolodvoru Zagreb GK obavljao redar – pločar, preuzimaju vlakopratiitelji GRJ/RJ HŽ Putničkog prijevoza, svaki za putničku garnituru koja mu je pod nadzorom, pri čemu se vlakopratiitelji moraju pobrinuti da su opskrbljeni potrebnim brojem i vrstom listica u za to

određenim uredima u svojoj GRJ/RJ.

U navedenom naputku ne bi ništa bilo sporno da je poslodavac vodio računa o vremenu pripreme pred vlakom koje je nedostavno da vlakopratiitelj obavli sve radnje koje su mu propisane Pravilnikom, KU-om i Ugovorom o radu.

Sindikat željezničara Hrvatske pokrenuo je inicijativu prema

Upravi HŽ Putničkog prijevoza za povećavanjem propisane pripreme pred vlakovima na kojima je propisano olistavanje putokaznim i rezervacijskim listicama za deset minuta. U načelu poslodavac je prihvatio naš zahtjev te je tražio dodatno vrijeme da analizu. Konačan stav poslodavca oko našeg zahtjeva očekujemo do početka travnja. ■

FRANJO JULARIĆ

## Napokon ugovori na neodređeno

U HŽ Putničkom prijevozu ugovore na određeno vrijeme ima 38 radnika i to većina iz strukture vlakopratnje.

Preko pregovora s Poslodavcem zaključeno je da će im se ponuditi ugovori na neodređeno vrijeme čim se za to steknu zakonski uvjeti, to jest čim se iscrpe zakonske obaveze vezane uz potencijalni tehnološki višak.

Ispostavljanje ugovora na neodređeno vrijeme konačno smo i dočekali te su trenutačno u sustavu HŽ Putničkog prijevoza samo tri radnika s ugovorima na određeno vrijeme.

Sindikata željezničara Hrvatske pokrenuo je aktivnosti vezane uz rješavanje problema njihovih ugovora te očekujemo da će Uprava i za preostala tri radnika ponuditi ugovore na neodređeno vrijeme. ■

FRANJO JULARIĆ

## Kolodvor Zlatar Bistrica

Iako živimo u 21. stoljeću, nažalost, neke osnovne potrepštine i osnovni uvjeti rada na željeznici se ne podrazumijevaju. U našem slučaju radi se o bojleru, dakle toploj vodi. No čuda se ipak događaju. Već duže od godinu dana slušamo: „ne može se, nemamo novaca ili niste ove godine na redu“. Ipak, evo, bojler je stigao. Ne znam jesu li pitali pravi ljudi, čitaj dužnosnici Sindikata željezničara Hrvatske, no bojler je nekidan montiran. Pitam se sada hoćemo li čekati još godinu dana da dođu „jake snage struje“ prespojiti tri žice u razvodnoj kutiji te montirati jednu utičnicu i utikač pa da mogu reći da je misija sindikata izvršena u potpunosti i da još jedan kolodvor ima toplu vodu. Tko zna, možda uskoro dobijemo i čajnu kuhinju te neophodna nova ulazna vrata pa se opet javim s novim pozitivnim vijestima. ■

IVANA KAPITAN



## Uređenje prostora vlakopratnje i putničke blagajne u kolodvoru 3 Koprivnica

U više navrata upozorili smo poslodavca na loše stanje prostorije vlakopratnje i prostorija putničke blagajne u kolodvoru Koprivnica, kao i na potrebu uređenja zasebne prostorije za djelatnice vlakopratnje. Napokon dana 19.03.2013. predstavnik poslodavca s našim povjerenikom obilazi navedene prostore i upućuje zahtjev za pokretanje radova na uređenju navedenog prostora. Dio prostora bivše „Prtljage“ uredit će se za djelatnice vlakopratnje, obojit će se zidovi u svim navedenim prostorijama te će konačno djelatnici vlakopratnje i putničke blagajne imati zadovoljavajuće radne uvjete u kolodvoru Koprivnica. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ



## ■ HŽ FOND

# Opstanak HŽ Fonda

Ukidanjem društava HŽ Holding i HŽ Vuča vlakova HŽ Fond se organizira u HŽ Infrastrukturi d.o.o. kao sveopćem pravnom slijedniku društva HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o.

Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. prihvatila je usuglašeni prijedlog 3. aneksa Ugovora o radnopravnoj zaštiti i predložila Pravilnik o radu Željezničkog fonda koji je u potpunosti usuglašen s odredbama Ugovora.

Pravilnik treba stupiti na snagu početkom travnja ove godine.

Sindikati su se uspjeli izboriti za očuvanje izvornog smisla HŽ Fonda kao zajedničkog tržišta radne snage specifičnog sektora.

Osnovna namjera HŽ Fonda bila je:

- zadržati i ponovo zaposliti radnika iz Željezničkog fonda koji već ima iskustvo rada u željezničkom sustavu
- pružiti poslodavcima mogućnost uvida u bazu radnika

koji mogu obavljati poslove za kojima postoji potreba - omogućiti radnicima raspoređenim u Željeznički fond pravodobne informacije o mogućnostima zapošljavanja (prvenstveno u društvu iz kojeg je potekao, ali i u drugim društvima), na neodređeno ili određeno vrijeme.

U zadaće Fonda uvrštena je obveza obavještanja radnika koji su raspoređeni u Fond o svakom raspisanom natječaju za zapošljavanje na neodređeno i određeno vrijeme za radno mjesto na koje ispunjavaju sve tražene uvjete natječaja.

Svako društvo nakon provedenog postupka može zaposliti radnika kojeg je drugo društvo rasporedilo u Fond pod uvjetom da radnik koji se prijavio na natječaj u potpunosti ispunjava sve tražene uvjete. ■

KATARINA MINDUM

## SŽH partner u europskom projektu CIMIERS

Krajem prošle godine Europska komisija je prihvatila prijedlog projekta Komunikacija i upravljanje informacijama u europskom željezničkom sektoru - CIMIERS.

Uz Sindikat željezničara Hrvatske partneri u projektu su sindikati iz Poljske i Španjolske.

Pripremni sastanak održan je 7. ožujka u Krakovu, Poljska. Dvodnevna radionica održat će se 11. i 12. travnja u Madridu, Španjolska, a završni sastanak bit će održan 22. studenog u Zagrebu.

Tema Projekta je restrukturiranje željeznica i utjecaj promjena u sektoru na protok informacija i kvalitetu komunikacijskog lanca unutar poduzeća, između poduzeća i između socijalnih partnera.



Uz Sindikat željezničara Hrvatske partneri u projektu su sindikati iz Poljske i Španjolske

Na sastanku u Krakovu, uz partnere Projekta, učestvovali su i direktori ključnih poduzeća poljskih željeznica. Nekadašnje jedinstveno nacionalno željezničko poduzeće PKP sada je podijeljeno na 80 poduzeća. Sindikati ukazuju na probleme u komunikaciji koji dovode u pitanje mogućnost kvalitetnog poslovanja.

Partneri će po završetku projektnih aktivnosti pripremiti zajedničku publikaciju. ■

KATARINA MINDUM



# Jačanje regionalne suradnje i socijalnog dijaloga u zemljama jugoistočne Europe

**U** Nürnbergu se od 5. do 6. ožujka 2013. godine, u organizaciji Sindikata željezničara Hrvatske i njemačkog sindikata željezničara EVG, pod pokroviteljstvom zaklade FES, održala konferencija iz FES-ovog projekta Jačanje regionalne suradnje i socijalnog dijaloga u zemljama jugoistočne Europe.

O utjecaju europske prometne politike na nacionalnu politiku u željezničkom prometu govorio je György Balla, potpredsjednik željezničke sekcije ETF-a. Objasnio je i kako ETF odgovara na 4. željeznički paket.

Još tijekom pripreme Paketa u 2012. ETF je uputio Mišljenje Direktoratu Europske komisije za promet. Nakon što je DG Transport 13.2.2013. pred-

na donošenje nacionalnih strategija prometne politike koje trebaju osigurati veću odgovornost države za osiguranjem sredstava u nacionalnom budžetu za željeznicu. Država mora preuzeti odgovornost za ulaganja u željeznicu.

O ulozi socijalnog dijaloga u borbi protiv socijalnog dampainga i aktivnostima udruge Mobifair govorio je Helmut Diener, direktor udruge. Mobifair se bavi otkrivanjem socijalnog dampainga, i poticanjem socijalnog dijaloga, važnog faktora u borbi protiv dampainga. Spomenuo je najnoviji primjeri takvog dampainga u vuči vlakova i održavanju pruga.

Za očekivati je sve više slučajeva dampainga koji će se pojavljivati u našem sektoru i sindikati u regiji moraju osmisliti metode djelovanja u cilju njegovog sprječavanja.

Sindikati zahtijevaju pravovremen pristup informacijama i solidne europske norme za radne uvjete, implementaciju postojećih socijalnih sporazuma u nacionalno zakonodavstvo te tješnju suradnju sindikata o prekograničnim uvjetima rada i kolektivnog pregovaranja.



U nastavku projekta održana je Konferencija o jačanju regionalne suradnje i socijalnog dijaloga u Crikvenici 11. do 13. svibnja 2011.

Sindikati su razmijenili informacije o o promjenama smjera u planiranom osnivanju poduzeća Cargo X. Osim toga sindikati su razmatrali mogućnosti uže suradnje i koordiniranog djelovanja unutar ovog dijela Europe.

U Crikvenici 28. do 30. rujna. 2011. održana je sljedeća konferencija na kojoj su prezentirane promjene u željezničkom sektoru Njemačke i reorganizacija željezničkih sindikata te stvaranje moćnoga željezničkog sindikata EVG.

U tom smislu raspravljalo se o umrežavanju sindikata na različitim razinama (sindikalskih stručnjaka, trenera, interesnih skupina mladih i žena) te o razmjeni informacija, znanja i iskustava.

Prošle godine na Regionalnoj konferenciji održanoj 1. studenoga 2012. u Banky kraj Sofije u Bugarskoj, domaćin je bila konfederacija Podkrepa. Sudionici su donijeli Deklaraciju o europskoj financijskoj krizi u kojoj je iskazan zajednički stav sindikata jugoistočne Europe. Izjasnili su se protiv mjera štednje koje provode vlade i željeznička poduzeća, a za širenje duha suradnje i solidarnosti od Dubrovnika preko Crikvenice. Sindikati su pokazali da će se suprotstaviti politici koja potkopava njihov socijalni položaj ali i ugrožava sigurnost. ■

KATARINA MINDUM



Jačanje sposobnosti sindikata za suočavanje s globalnim izazovima europske transportne politike, prioritetan je cilj kako bi se mogli štiti interesi radnika u procesu restrukturiranja poduzeća i liberalizacije tržišta te djelovati na politike upravljanja ljudskim resursima, zaštite zdravlja radnika i

očuvanje okoliša.

Projekt je započeo konferencijom u Dubrovniku od 16. do 18. studenoga 2010. na temu Socijalni dijalog u transportnom sektoru - Rumunjske, Bugarske, Slovenije, Makedonije, Bosne i Hercegovine, Srbije i Hrvatske

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

U to vrijeme EU se pripremala za potpisivanje Ugovora o prometnoj zajednici Jugoistočne Europe, a predstavnici željeznica Hrvatske, Srbije i Slovenije potpisali su Protokol o osnivanju zajedničkoga željezničkog poduzeća Cargo X. Sve to odvijalo se pod velom tajne, ni u jednoj zemlji javnost nije imala pristupa informacijama.

stavio Paket, ETF je dao prve primjedbe na konkretan tekst Paketa. Osim toga, pojedina poglavlja će biti podijeljena između sindikata (PSO Direktiva: EVG Njemačka, sigurnosna politika: VDSzSz Mađarska, itd.) koji će ih temeljito izanalizirati i predložiti konkretne prijedloge. U travnju slijedi službena dopuna Mišljenja. ETF će izraditi akcijski plan za provođenje sindikalnih zahtjeva. Vrijeme koje nam stoji na raspolaganju za utjecanje na promjene predloženog sadržaja 4. paketa je oko 1,5 do 2 godine.

Rolf Lutzke, dužnosnik EVG zadužen za politiku i međunarodnu suradnju, govorio je o europskim tokovima teretnog prijevoza i modelima prilagodbe zemalja uz prometne koridore bržem tranzitu i većoj moći apsorpcije tereta. Zanimljivo izlaganje imao je Martin Burkert, član predsjedništva EVG i ujedno SPD zastupnik u njemačkom Parlamentu. Govorio je o važnosti utjecaja

# EUROCADRES inicijative

EUROCADRES je priznat i aktivan socijalni partner koji predstavlja gotovo šest milijuna profesionalaca i menadžerskog osoblja u Europi. SŽH ima svog predstavnika u Izvršnom odboru Eurocadresa.

Na Izvršnom odboru koji se održavao 14. i 15. veljače 2013. u Bruxellesu, nakon danog izvještaja iz protekle godine, prezentiran je plan projekata i proračun za narednu godinu. Od značajnijih aktivnosti, krajem godine će se održati Kongres Eurocadresa na kojem će se izabrati novo vodstvo. Također nas kao članove Eurocadresa očekuje organizacija Izvršnog odbora u Zagrebu u listopadu ove godine.

Jedna od tema je bila socijalni dijalog u poduzećima, vezano uz profesionalce i rukovodeći kadar, pa evo nekih smjernica.

Socijalni dijalog bi trebao obuhvaćati sljedeće principe:

- Na razini radnog mjesta trebale bi biti uspostavljene redovne konzultacije između svakog zaposlenika i njegovog rukovoditelja radi postizanja sporazuma o opisu radnog mjesta, napredovanju u plaći gdje je moguće, razvoju karijere, ključnim radnim ciljevima i projektima, daljnjim kvalifikacijama, dodatnim aktivnostima

- i bilo kojim drugim pitanjima koja pokrene zaposlenik. Zaposlenik bi trebao imati pravo (ne obvezu) konzultirati se s predstavnikom zaposlenika.

- Na razini radnog mjesta trebale bi biti uspostavljene redovne timske konzultacije između svih članova tima, voditelja tima ili projekta, predstavnika zaposlenika i uprave institucije/poduzeća kako bi se postigao sporazum o planiranju, radnom vremenu, kapacitetima i bilo kojim drugim pitanjima koja se

odnose na timski rad i jačanje tima.

- Na razini institucije/poduzeća trebao bi biti uspostavljen redovit socijalni dijalog između predstavnika zaposlenika i uprave kako bi se mogli međusobno informirati, raspravljati i postizati sporazume o bilo kojem pitanju koje utječe na sve ili dio osoblja uključujući:

- (1) politike i procedure koje će se provoditi, konzultacije i odlučivanje o odredbama o radnom vremenu i fleksibilnom radu, godišnjem odmoru i drugim dopustima, administrativnim pitanjima itd.;

- (2) opće propise i odredbe o daljnjem usavršavanju, sudjelovanju na sastancima, patentima i publikacijama itd.;

- (3) opće propise o radu na daljinu, (uključujući poslovna putovanja, međunarodne sastanke, projekte, rad od kuće itd.).

- Na razini institucije/poduzeća trebao bi biti uspostavljen jasan i transparentan sustav delegiranja koji jamči sudjelovanje u granskom i nacionalnom socijalnom dijalogu i njegovo stvarno provođenje.

- Na svim razinama socijalnog dijaloga treba postojati vijeće i definirane procedure za rješavanje problema – kako za tumačenje ugovora tako i za neočekivane situacije i konflikte. Taj postupak može uključivati sudjelovanje sljedeće više razine socijalnog dijaloga kao arbitražnog tijela. ■

Više o Eurocadresu na [www.eurocadres.org](http://www.eurocadres.org)

MLADEN JOJA

## ■ AGIT

# SŽH pokrenuo izbore za radnička vijeća i povjerenike ZNR u Agitu

Kolektivni ugovor za društvo Agit je istekao. Poslodavac donosi pravilnike o radu, organizaciji i sistematizaciji, određuje visinu satnice, a da se pri tom ne savjetuje s radničkim predstavnicima.

Sukladno zakonskim odredbama Sindikat željezničara Hrvatske pokrenuo je izbore za radnička vijeća i povjerenike ZNR u Agitu. U travnju će se održati skup radnika na kojem će se izabrati izborni odbor koji će provesti izbore. ■

KATARINA MINDUM

# SŽH jedini reprezentativan u Agitu

Povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti, u postupku utvrđivanja reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje na razini poslodavca Agencije za integralni transport d.o.o., po zahtjevu Sindikata željezničara Hrvatske, donijelo je rješenje kojim je utvrđeno da je SŽH reprezentativan i da jedini može pregovarati radi sklapanja kolektivnog ugovora za AGIT.

Radnici Agita rasprišeni su u šest sindikata od kojih pojedini imaju jednog ili dva člana. Podatke o članstvu povjerenstvu su dostavila dva sindikata: SŽH i SHŽ.

U zakonom određenom postupku utvrđeno je da je samo SŽH - Sindikat željezničara Hrvatske reprezentativan. ■

ŽELIMIR HALIĆ



## ■ Čišćenje i njega putničkih vagona

### SŽH odbija prijedlog smanjenja prava radnika

Dana 07.03.2013. godine Uprava društva uputila je prema sindikatu prijedlog dodatka III Kolektivnom ugovoru Društva u kojem predlaže:

- iznimno u 2013. godini umanjeње cijene sata rada za 10% za mjesec listopad i studeni linearno za sva radna mjesta;  
- iznimno u 2013. godini radnici Društva nemaju pravo na naknadu troškova prijevoza na posao i s

posla za mjesec srpanj i kolovoz;  
- iznimno u 2013. godini neće se isplaćivati nagrada za vjernost društvu.

Ta i ostala smanjenja bila su također predviđena dodatkom II na koje Sindikat željezničara Hrvatske nije pristao.

Sindikat željezničara Hrvatske u prijedlogu dodatka III Kolektivnom ugovoru društva odbija prihvatiti smanjenje plaće i

smanjenje prava radnika.

Također u proceduri je podjela društva na dva djela, koju je Nadzorni odbor prihvatio i to:

- Tehnički servisi ( bili bi u sastavu s OV-a OVV-a, a osnovna djelatnost preuzetih radnika je čišćenja vagona)  
- Čišćenje prostora ( zasebno društvo s osnovnom djelatnosti čišćenja prostora s tendencijom širenja na tržište van željeznice)

Društvo je donijelo odluku o poticajnim mjerama za rješavanje potencijalnog tehnološkog viška radnika u 2012. godini.

Valja napomenuti da su uvjeti bili identični kao i u HŽ Putničkom prijevozu, a prema informacijama s kojima raspolažemo interes je bio velik, te je iz sustava s poticajnim otpremninama otišlo oko 120 zaposlenika. ■

FRANJO JULARIĆ

## ■ VIROVITICA

### Virovitica – primjer suradnje

Područni centar HŽ Cargo Virovitica spada u centar s permanentnim povećanjem rada. Većina tog posla otpada na rad u Tvornici šećera Viro, Virovitica. Sam rad u „zelenoj“ kampanji šećerne repe iziskuje iznimno brojne manevarske vožnje u Tvornicu šećera Viro te nešto manje u „žutoj“ kampanji. Pored toga iz Silosa se otprema 100 do 200 vagona godišnje, a Hrvatske šume toware od dvjesto do tristo vagona godišnje, pridodajmo tome Hrvatske duhane, Poljoprivrednu zadrugu i druge..., postavu i gariranje putničkih vagona koje se u kolodvoru obavlja manevarskom lokomotivom HŽ Carga.

Iz Virovitice se pokreće kružni vlak, i to do kolodvora Čačinci, odrađuje se postava do Čačinaca, a to rade radnici PC Virovitice. Nažalost, radi se s manevarskom lokomotivom koja je slaba te podložna čestim kvarovima.

Evo malo statistike o utovaru i istovaru u kolodvoru Virovitica od 2004. do 2012.

Svjedoci smo uzlazne putanje rada kolodvora Virovitica u radu HŽ Carga, što je povećanje od nekoliko puta u odnosu na 2000. godinu.

Tablica obrta vagona kolodvora Virovitica od 1995. do 2000.

GODINA	UTOVARENO VAGONA	ISTOVARENO VAGONA	UKUPNO
1995	1506	3874	5380
1996	1297	4143	5440
1997	1639	3584	5223
1999	1099	2414	3513
1999	1289	1931	3220
2000	1619	1196	2815

Tablica obrta vagona kolodvora Virovitica od 2004. do 2012.

GODINA	UTOVARENO / ISTOVARENO VAGONA	TONA
2004	2953	126 792
2005	5785	256 126
2006	8125	319 723
2007	7729	322 008
2008	7614	303 622
2009	5425	230 539
2010	6707	308 627
2011	5978	286 566
2012	7133	323 506

Važno je napomenuti kako je u samom kolodvoru suradnja između naših službi koje pripadaju različitim društvima (Cargo, Infra, PP) iznimno dobra, jer ovakav obiman posao ne bi se ni mogao odraditi bez iznimne suradnje prometnog ureda i terena. Međuljudski odnosi i suradnja su na zavidnom nivou. U ovom slučaju upravo je „ljudski faktor“ presudan za uspješno odrađen posao povećanog obujma.

Sindikalna podružnica SŽH Virovitica u svom radu zalaže se za zajedništvo radnika željezničara, bez obzira kojem „samostalnom“ HŽ društvu pripadali, jer se svakodnevno možemo uvjeriti da bi bez toga bilo nemoguća održivati posao na siguran i za stranku zadovoljavajući način. ■

IGOR PRPIĆ

## ■ ŽU

# Kome smeta CROATIA EXPRESS?

Zbog nedostatka transparentnih informacija i nemogućnosti da ih dobiju od poslodavca, radnici putničke agencije Croatia express, izloženi neizvjesnosti i strahu za svoja radna mjesta i budućnost, zatražili su putem svojih predstavnika sastanak s resornim ministrom.

Pismom su ga podsjetili na osnovne činjenice vezane uz poslovanje agencije.

### 1. OSNIVANJE I RAD AGENCIJE

Agencija je osnovana 1968. godine i nakon uspješnog i pozitivnog poslovanja 2001. godine sa svojim temeljnim kapitalom od 4.311.000,00 kuna pripojena je Željezničkom ugostiteljstvu d.o.o. (koje do tada nije imalo takvu djelatnost niti iskustvo u takvim poslovima).

Iz sastava Željezničkog ugostiteljstva izdvojena je početkom 2013. godine s temeljnim kapitalom od samo 20.000,00 kuna.

Posljednjih 12 godina, iako u sustavu Željezničkog ugostiteljstva d.o.o., Agencija je uvijek poslovala s dobiti te je uspjela zadržati prepoznatljiv brend na domaćem i inozemnom tržištu punih 45 godina u koji kupci imaju puno povjerenje.

Razlog pozitivnom poslovanju je upravo sposobnost prilagodbe trenutačnim i modernim tržišnim uvjetima i brzo i efikasno usvajanje novih usluga i metoda kojim opstaju i konkurentni su na tržištu.

### 2. SPECIFIČNA DJELATNOST AGENCIJE

Osnovna djelatnost Agencije je prodaja željezničkih karata

povezanih s ostalim turističkim uslugama, kao što su npr.

- kombinacija svih vrsta prijevoza, zajedno s ostalim uslugama koje nudi i za što je registrirana (rent á car, rent á bike, mjenjačnica, organizacija smještaja, prodaja ulaznica za različita događanja, organizacija seminara, kongresa, team buildinga ...)

- pružanje kompletnog proizvoda na jednom mjestu – a ono što je također vrlo bitno, sve se može dogovoriti i naručiti putem interneta iz vlastitog doma (putem web-stranice), a karte koje nije moguće slati elektroničkim putem dostavljaju na kućnu adresu, što je iznimno važno za stanovnike manjih mjesta

- posjedovanje IATA licence za prodaju zrakoplovnih karata

- korištenje globalnoga rezervacijskog sustava AMADEUS – za rezerviranje zrakoplovnih karata, rent á cara i hotela te DB Bahn karata

- izrada i održavanje web-stranice [www.croatia-express.com](http://www.croatia-express.com) te izrada novih web-stranica [www.kartezavlak.hr](http://www.kartezavlak.hr) kao i web-stranica [www.traintickets.hr](http://www.traintickets.hr)

- komunikacija s klijentima putem dva facebook profila – Croatia express i Karte za vlak, kako bi privukli što veći broj naših i stranih putnika na putovanje vlakom i omogućili im što jednostavnije korištenje željezničkih usluga te ih informirali o svim novostima

- uvođenje web-shopa na web-stranici preko kojeg se online mogu kupiti željezničke karte.



### 3. ZAPOSLENICI

U Agenciji su zaposlena 24 radnika koji suiskusni i motivirani jer su se usavršili upravo u prodaji željezničkih usluga kombiniranih s ostalim uslugama. Radnici Agencije su svjesni situacije na tržištu gdje se jedino kvalitetnom uslugom mogu zadržati klijenti, koji su najbolja reklama za stjecanje novih klijenata, a sve to znaju jer od samog početka posluju unutar Agencije isključivo na tržišnim principima.

Zaposlenicima su ponuđene poticajne otpremnine ali takva vrsta ponude radnicima Agencije nije prihvatljiva, budući da žele nastaviti s radom i smatraju da su svojim dosadašnjim pozitivnim poslovanjem pokazali da bi nastavak njihovog rada bio ekonomski isplativ.

Tržište čine većinom poslovni klijenti koji su se zadržali upravo zbog kvalitete usluge, a također i individualni korisnici koji usluge Agencije koriste godinama, a neki već generacijama (o čemo mogu dostaviti i reference).

Radnici Agencije su uvjereni da će se programom modernizacije željeznice na željeznicu vratiti prije svega poslovni ljudi, a onda i brojni individualni putnici koji traže vrhunske usluge, i to njihovu optimalnu kombinaciju što će im biti ponuđena na jednom mjestu.

### 4. VAŽNOST OPSTANKA I U VRIJEME REMONTA PRUGA

Važno je naglasiti da Croatia express posjeduje vozni park turističkih autobusa te vrlo kvalitetnu logistiku koja već godinama uspješno organizira nastavak putovanja željezničkih putnika autobusom kod remonta pruga.

Po uzoru na većinu europskih željeznica Croatia express želi biti nastavak željezničke mreže na način da svojim autobusima omogući željezničkim putnicima nastavak putovanja s istom kartom.

Autobusni kolodvor u Kninu sa stručnim kadrom za prodaju željezničkih i autobusnih karata već je uhodan sustav nastavka putovanja željezničkih putnika. U budućnosti vjerujemo da će baš na tom području biti znatna potreba za nastavak putovanja, posebno prema Bosni i Hercegovini. Dosadašnje iskustvo pokazalo je da je vrlo dobro istovremeno razvijati više različitih vrsta usluga jer je na taj način prihod osiguran tijekom cijele godine. Prema našim saznanjima na tom je području najavljen veliki remont pruge tako da se i tu očekuje povećanje prihoda.

### 5. SURADNJA SA MINISTARSTVOM TURIZMA

Croatia express javila se na otvoren javni poziv Ministarstva turizma za kandidiranje programa za dodjelu državne potpore na temelju Programa poticanja stvaranja (osmišljavanja i promocije) novih turističkih proizvoda u 2011. godini "UPOZNAJ HRVATSKU", i to s deset programa.

Nakon završenog natječaja Ministarstvo turizma prepoznalo je njihovo nastojanje i odobrilo im sredstva za svih deset programa.

Kao turistička zemlja svoje usluge moramo prilagođavati željama putnika, a u tome vrlo dobar primjer pružaju susjedne željezničke uprave koje svoju ponudu sve više razvijaju i proširuju kako bi ostvarili što veće prihode, a putnicima omogućavaju vrhunske usluge kombinacijom svih vidova prijevoza.

### ZAKLJUČAK

Agencija (kao poslovna jedinica) tijekom svog postojanja uvijek je poslovala s dobiti, a sadašnji broj zaposlenih svojim znanjem i stručnošću temelj su izgradnje jedne velike prodajne mreže proširenih usluga putničkog prijevoza, odnosno novog kanala prodaje koja bi zasigurno omogućila povećanje dobiti.

Zbog svega navedenog smatramo da bi integriranjem poslovanja putničke agencije kao zasebne poslovne jedinice Putničkog prijevoza s posebnim mogućnostima organiziranja poslovnih procesa, slijedili pozitivan primjer drugih željezničkih uprava koje posluju na takav način. Zajedničkim bi radom i razvojem novih kanala prodaje, koje je Agencija već razvila, sigurno povećali prihode i omogućili sigurniju budućnost svih zaposlenika.

Na taj način ne samo da bi se sačuvala postojeća radna mjesta već bi se omogućilo radnicima Agencije i radnicima iz Putničkog prijevoza da međusobno nadopunjuju svoja znanja i iskustva i pozitivno proširuju poslovanje Putničkog prijevoza.

Vjerujemo da ćete sve navedeno uzeti u obzir te donijeti odluke koje će omogućiti nastavak poslovanja putničke agencije Croatia express kao zasebne poslovne jedinice Putničkog prijevoza.

### ŠTO JE PRETHODILO PISMU

Odlukom HŽ Infrastrukture (skupštine društva Željezničko ugostiteljstvo d.o.o.) od 16. siječnja 2013. godine Željezničko ugostiteljstvo je podijeljeno na tri nova društva: CROATIA EXPRESS putnička agencija d.o.o., Zagreb, HOTEL MIRROR d.o.o. i HOTEL MURSA d.o.o. Sva tri nova društva imaju istog direktora – Šarića.

Društvima su prijenosom ugovora pripali i radnici, ali ne i rad. Hoteli su morali otkazati pružanje svih usluga i radnici se s pravom pitaju kako će im biti isplaćene plaće.

Dana 19. veljače 2013. godine Uprava Željezničkog ugostiteljstva d.o.o. donijela je odluku o poticajnim mjerama za rješavanje potencijalnog viška radnika u 2013. godini.

U navedenoj odluci radnici su pozvani da do 15. ožujka 2013. predaju zahtjev za sporazumni prestanak ugovora o radu, s tim da se korištenje poticajne mjere može odobriti samo radniku koji je utvrđen potencijalnim tehnološkim viškom i kojem će se sukladno tabeli isplatiti odgovarajuća otpremnina.

Također u odluci se radniku koji primi poticajne mjere kao daljnji uvjet zabranjuje eventualno buduće zapošljavanje kod bilo kojeg poslovnog subjekta koji je na državnom proračunu. Osim navedenog pismenog jamstva kojim radniku jamči isplatu otpremnine ako pristane na sporazumni raskid ugovora o radu, radnicima nije ni pismeno ni usmeno predočena ni jedna druga opcija.

Budući da do sada ni sindikati kao socijalni partneri, niti radničko vijeće nisu bili na bilo koji način suštinski uključeni u sam proces restrukturiranja, sukladno Zakonu o radu, zatražen je sastanak s direktorima HŽ Infrastrukture, Željezničkog ugostiteljstva, PA Croatia express i ministra Ministarstva pomorstva prometa i infrastrukture, radi dodatnih odgovora i obrazloženja. ■

## HŽ – Korak naprijed, četiri nazad

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

Prepoznatljive karakteristike željezničke infrastrukture, po čemu se ona u povijesti i razlikuje od ostalih djelatnosti, pa tako i investicije u nju, imaju obilježje stvaranja nove vrijednosti, a postižu i posredan učinak, jer su preduvjet razvitka gospodarstva i ostalih društvenih djelatnosti

Jednom izgrađena infrastruktura desecima godina se održavala, a rjeđe se gradila potpuno nova. Naša država niti je „naslijeđene“ pruge redovito održavala, a niti gradila nove.

### Željezničkoj infrastrukturi potreban kapitalni remont

„Glavna karakteristika postojećih infrastrukturnih kapaciteta je dotrajalost i s tim u vezi potreba smanjivanja brzine, kako bi se sadašnji obujam prometa odvijao odgovarajućom dinamikom. Više od 60% ukupne duljine željezničke mreže danas je izvan ciklusa održavanja, što znači da je prosječni uporabni vijek pružnog gornjeg ustroja na tom dijelu mreže prekoračen i da ga više nije moguće uobičajenim mjerama redovitog održavanja održati u tehničko uporabnom stanju za siguran tijek prometa projektiranom brzinom. Procjenjuje se da sadašnji nedostatak u dinamiци remonta iznosi više od 1.500 km.“ - piše u Strateškom planu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013. - 2015. godine.

„Postojeća željeznička infrastruktura je jedan od najnerazvijenijih vidova prometne infrastrukture RH koji se očituje nedostacima u željezničkom sektoru, lošom infrastrukturom, zastarjelim željezničkim voznim parkom, te zastarjelom opremom za signalizaciju i komunikaciju.

**Zbog svega navedenog potrebno je obavljati kapitalne remonte na mnogim dionicama pruga, osobito na prugama od značaja za međunarodni promet, ako se želi i nadalje participirati kao ravnopravan član europske željezničke asocijacije“ - svjesni su u MPPI-ju.**

Mislim da neću pogriješiti u zaključku kako su gotovo svi sindikati koji su ikada djelovali na hrvatskim željeznicama godinama tvrdili i upozoravali da je neodržavanje pruga najskuplja opcija, jer željezničari znaju cijenu kapitalnog remonta, a plaćat će ga svi građani Hrvatske.

### Željeznica propustila učinkovito iskoristiti pretpristupne fondove

Iz pretpristupnih europskih fondova ISPE pa poslije IPE u željeznički sektor se povlačilo oko 25 - 30% od mogućih sredstava. Tek posljednje godine postotak iskorištenosti se približava prema 50%

od mogućeg iznosa. Razlozi su višestruki. Zajednički naziv im je neozbiljani neodgovoran pristup. Za planiranje i sveukupnu provedbu projektnih aktivnosti odgovorno je MPPI, tijelo čija je podkapacitiranost godinama bila prepreka. Jednako je bilo i s Hrvatskim željeznicama. Drugi problem, na koji su iz Europske komisije uporno ukazivali, je nepoštivanje je rokova, bilo pri predaji projektne dokumentacije pri apliciranju, bilo pri izvedbi odobrenog projekta. Iz tog razloga izgubljene tranše iz europskih fondova morale su se nadomještati sredstvima iz budžeta.

Jedan od prvih projekata koji je ostvaren bila je priprema liste projekata za pretpristupnu pomoć (IPA) radi pripreme željezničkih projekata koji će se financirati u slijedećem programskom razdoblju. Nevjerojatno kako je Hrvatska ostala zatečena činjenicom da se iz strukturnih fondova, koji će joj stajati na raspolaganju, ulaskom u punopravno članstvo EU, ne mogu povlačiti sredstva ako ne postoji nacionalna strategija na kojoj se projekti temelje. Nacionalna strategija prometnog razvoja Hrvatske bila je na snazi od 1999. do 2012.

Upozoravana je da strategija nije stvaranje liste želja već dubinsko snimanje stanja u sektoru, prometnih tokova, domaćih i međunarodnih, potreba stanovništva i industrije te projekcija budućeg razvoja. Za izradu takve strategije potrebne su barem 2 - 3 godine, a mi imamo 3 - 4 mjeseca.

### Zemlja bez prometne strategije

Nema nacionalne strategije prometnog razvoja – nema sredstava iz EU fondova. Srećom, postignut je kompromis. Izradit će se „mini“ strategija kako bi se formalno imalo temeljem čega povlačiti sredstva iz EU fondova, a istovremeno će se slijedećih par godina, pod „nadzorom“ Europske komisije, izrađivati „prava“ strategija.

Promet, značajan sektor koji pruža velike potencijale za uštede, u ukupnoj neposrednoj potrošnji energije sudjeluje s oko 30% (sektor industrije sudjeluje s oko 20%). U prometu je nužno provođenje mjera usmjerenih na promociju javnog prijevoza u putničkom prometu te željeznice u teretnom. Za ovo je važna snažna suradnja većeg broja ministarstava i ozbiljan angažman jedinica lokalne i regionalne samouprave.

I opet su socijalni partneri bili ti koji su posljednjih godina u brojnim prilikama ukazivali na potrebu izrade nove strategije prometnog razvoja. Ukazivali su na nelogičnost pristupa restrukturiranju sektora bez jasne strategije. Radi očuvanja radnih mjesta i očuvanja željeznice kao modela prijevoza u Hrvatskoj, sindikat je organizirao okrugle stolove diljem Lijepe Naše i poticao suradnju nadležnih tijela državne, lokalne i regionalne razine i koordinaciju njihovih aktivnosti.

Najuspješnije europske željeznice, između kojih Švicarska, Njemačka, Austrija, Francuska i Švedska, osim modela organizacije prilagođenog nacionalnim potrebama i interesima, ima još jedno zajedničko obilježje – suradnju sa socijalnim partnerima na procesu revitalizacije željeznice.

Proces revitalizacije koji počinje definiranjem „dimen-

zije uspjeha“ što omogućuje vidjeti uspjeh u smislu integriranog cilja - pružanja kvalitetne usluge i sigurne željeznice. U društvima Hrvatskih željeznica uspjeh se očituje u uštedi preko smanjenja broja zaposlenih, bankrot izdvojenih poduzeća, prodaju i privatizaciju na netransparentan način, zatvaranje pruga, ukidanje vlakova.

Frankfurter Allgemeine Zeitung objavio je članak o širenju njemačkih željeznica. DB želi kupiti istočnoeuropsko poslovanje svog konkurenta Veolia Transdeva. Akvizicija trenutačno čeka suglasnost Nadzornog odbora željeznice i odobrenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja.

Veolia Transdev, podružnica je francuskog prijevoznikog koncerna koja se bavi regionalnim autobusnim prijevozom u Hrvatskoj ( Osijek), Poljskoj, Srbiji, Slovačkoj, Sloveniji i Češkoj.

DB pomoću svoje kćeri firme za regionalni prijevoz u inozemstvo, Arriva autobusne i željezničke usluge, djeluje u dvanaest europskih zemalja, uključujući istočnoeuropska tržišta Poljske, Slovačke, Češke i Mađarske.

U priopćenju DB AG (Berlin, 13. ožujka 2013.), stoji da su njemačke željeznice u pregovorima za preuzimanje Veolia Transdeva Srednje Europe. Njemački Bahn AG objavljuje da želi preuzeti posao u Istočnoj Europi.

Društva Hrvatskih željeznica gotovo da i nemaju planove širenja na druge zemlje. Problem im je i međusobno djelovanje na nacionalnoj razini: HŽ Putnički, HŽ Cargo, Agit, Croatia express, podrivaju jedni druge umjesto da se nadopunjuju unutar jedinstvene strategije rasta udjela željeznice u odnosu na druge modele prometa u Hrvatskoj.

## Gdje je nestao Cargo 10

Ambiciozan projekt povezivanja svih regionalnih željeznica radi bržeg transporta roba i većih ušteda u teretnom prometu preko Paneuropskog koridora X i dalje je na slijepom kolosijeku, iako su od inicijative za osnivanje zajedničkog hrvatsko-srpsko-slovenskog željezničkog konzorcija prošle gotovo tri godine.

Čelnici poduzeća tvrdili su u listopadu 2010. da je pokretanje kompanije Cargo 10 gotova stvar. Obećavali da će zajednička tvrtka svima donijeti korist, ali je vrijeme pokazalo da zasad nisu bili u pravu. Iako je osnivanje društva Cargo 10 svim zemljama trebalo donijeti desetke pa i stotine milijuna dobiti, projekt zajedničke željezničke kompanije do danas je ostao samo mrtvo slovo na papiru.

Pripremana u tajnosti, skrivana od socijalnih partnera, umjesto sveopće podrške kakvu bi ovako dobra ideja inače trebala dobiti, baš zbog tajnosti naišla je na podozrivost pa i na otpor.

Na prvom mjestu modernizacija željezničke infrastrukture, a potom i snažno lobiranje sila je koja preusmjerava teretni promet na IV. Paneuropski koridor, iako se dobro zna da je ta prometna veza gotovo 900 kilometara dulja, a time i osjetno skuplja opcija od Koridora X, koji zapadnu Europu preko Slovenije, Hrvatske, Srbije i Makedonije povezuje s Istanbulom i grčkom lukom Igoumenitsa. Koridorom X vozi samo 700 teret-

nih vlakova na godinu, a Koridorom IV čak njih sedam tisuća.

Preopterećenost sjevernih luka Njemačke pruža šansu jadranskim lukama, Kopru i Rijeci. Kopar će je iskoristiti, ali Rijeka neće tako skoro.

Neobična je izjava MPPI-ja vezana uz projekt Sustava signalno - sigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru, kojim su se zamijenili zastarjeli i dotrajali signalno - sigurnosni sustavi. „S time će se ubrzati prolaz vlakova na X i Vb koridoru, povećati tehnička i tehnološka učinkovitost, pouzdanost, sigurnost i redovitost na zagrebačkom Glavnom kolodvoru, te se značajno smanjiti operativni troškovi. **Samim time povećati će se domaći i međunarodni prijevoz putnika i roba.“ MPPI i društva Hrvatskih željeznica očito žive daleko od zbilje.**

Jednom izgubljen teret i putnici, ne mogu se vratiti „samim time“. Promet s X. i V.b koridora skrenuo je na IV. zbog rata. Rat je završio prije dvadesetak godina, a teret se nije vratio ni približno predratnom.

Akcija Cargo 10 nije bila uspješna. Hoće li udruga Korridor 10 PLUS biti uspješnija? Članovi udruge sastali su se u Zagrebu sredinom ožujka. Predstavnici upravitelja željezničkom infrastrukturom i operateri putničkog i teretnog prijevoza iz Slovenije, Srbije i Hrvatske razmijenili su aktualne informacije o poslovanju i planovima za ulaganje na dionicama X koridora. Samo zajedničkim djelovanjem X. koridor ima šanse.

Dio koji nedostaje u planovima prepunim optimizma je ljudski faktor. Radnici. Uspjeh je upitan ne budu li u planove uključeni radnici, koji u prometnom sektoru u svim željeznicama svijeta svojom brojnošću čine željeznička poduzeća najvećim poduzećima u državi i trebaju biti prihvaćeni kao partneri.

## Jačanje prava putnika i usklađivanje zahtjeva sigurnosti

Učiniti željeznicu više orijentiranu na korisnika je značajan element nastojanja podizanja konkurentnosti željeznice. Ustvari, željeznica već ima veliku prednost jer je više ekološki orijentirana nego druge vrste prijevoza. I u cjelini je iznimno sigurna. No u isto vrijeme, želeći osigurati dobru kvalitetu usluge i čineći željeznicu *user-friendly* što je više moguće, EU također radi na jačanju prava putnika i usklađivanju zahtjeva sigurnosti.. Teško je predvidjeti kako će se HŽ Društva nositi s pravima putnika. Pravom na informacije, na kvalitetu i sigurnost, na dostupnost usluga osobama s posebnim potrebama, na točnost, na iznimno visoke naknade štete....

Kako ne treba raditi, HŽ Društva su pokazala ove zime. Vremenska nepogoda je jedno, a ignoriranje putnika je nešto sasvim drugo. I još se očekuje da putnik plaća za takav tretman..

Kada Hrvatska jednom uđe u EU, morat će primjenjivati odredbe o međunarodnom, a kasnije i o domaćem prijevozu putnika. To znači da će morati dopustiti i stranim prijevoznicima pravo na prijevoz. Koliko će se domaća željeznica moći nositi sa strahovitom konkurencijom iz Europe, teško je predvidjeti. ■

# Aktivnost Sekcije žena SŽH



Dana 18. siječnja 2013. godine sastao se Izvršni odbor sekcije žena SŽH. Zbog odlaska dosadašnje predsjednice Blaženke Delija u mirovinu vršiteljicom dužnosti predsjednice do ponovnih izbora jednoglasno je imenovana Biserka Zorbas.

Analiziran je rad u 2012. godini te dogovoren plan aktivnosti za 2013. godinu.

Dogovoreno je da će se organizirati prijevod novoizrađenog Priručnika za sindikaliste koji je izradila Ženska sekcija ETF, u kojoj su sudjelovale i naše članice.

Poslove oko organizacije prijevoda preuzela je Katarina Mindum.

Također je dogovoreno da će se nastaviti suradnja sa pravobraniteljicom

za ravnopravnost spolova vezano za izradu Plana za ravnopravnost spolova u svim Upravama HŽ-a. Obavezu o tim aktivnostima preuzele su Biserka Zorbas, Gordana Svetić i Višnja Gale.

Zamjenica predsjednice, Gordana Svetić i glavna tajnica, Višnja Gale dana 08. ožujka 2013. godine bile su u posjeti podružnici SŽH u Vinkovcima koja je organizirala proslavu Dana žena. Kolegicama su prenijele najnovije informacije vezane uz trenutnu situaciju te im iznijele

Izložba fotografija  
– Žene u transportu  
– koja je do sada  
bila u Vinkovcima –  
prenešena je u Zagreb

plan aktivnosti za 2013. godinu. Izložba fotografija – Žene u transportu – koja je do sada bila u Vinkovcima – prenešena je u Zagreb i biti će trajna postava u našim prostorijama na Zapadnom kolodvoru. Za sljedeću aktivnost, prema planu, dogovoreno je druženje povodom obilježavanja Sonjinog dana – u organizaciji podružnice Ogulin na jezeru Sabljaci dana 20. travnja 2013. godine o čemu će članice biti obaviještene putem plakata.

Dana 12. Ožujka 2013. godine održan je sastanak Glavnog odbora Sekcije žena u Zagrebu na kojem je predsjednik sindikata Zoran Maršić sve prisutne ukratko upoznao sa trenutnom situacijom u društvima na HŽ-u. Poblize o situaciji u HŽ- Cargu govorio je Želimir Halić, dopredsjednik za Cargo. Članice Glavnog odbora mogle se postavljati pitanja, a na njih im je osim predsjednika i dopredsjednika odgovarao i glavni tajnik Mladen Joja.

Dogovorena je stalna komunikacija putem maila, web stranice i facebook profila kako bi članice bile u svakom trenutku informirane o svim važnim pitanjima. ■

BISERKA ZORBAS

## Sekcija mladih u akciji

### Izbori u podružnici Sisak

25. veljače 2013. godine održali smo izbore za povjerenika područja rada u podružnici Sisak. U podružnici Sisak brojimo oko jedanaest mladih ljudi, članova Sekcije mladih SŽH, koji rade na radnim mjestima poput manevriste, popisnih vlakovođa, putničkih blagajnika, prometnika itd... Kolegica koja je istaknula svoju kandidaturu posljednjih nekoliko godina radi na putničkoj blagajni u kolodvoru Sisak, a razlog zbog kojeg je istaknula svoju kandidaturu je vjera u promjene i budućnost mladih na željeznici. Članovi te podružnice izabrali su kolegicu Valentinu Kruhan povjerenicom Sekcije mladih SŽH koja će ih predstavljati u tijelima podružnice te joj time ukazali povjerenje na mandatno razdoblje od četiri godine. Čestitamo kolegici Valentini i želimo joj uspješan mandat.

### Izbori u podružnici Zagreb Zapadni kolodvor

U podružnici Zagreb Zapadni kolodvor 27. veljače proveli smo izbore za povjerenika Sekcije mladih SŽH. Kolega koji je istaknuo svoju kandidaturu, Marko Barukčić zaposlenik je HŽ- Carga. Članovi Sekcije mladih te podružnice odazvali su se u zadovoljavajuće velikom broju te pristupili izborima na kojima je potvrđeno – kolega Marko Barukčić izabran je povjerenikom Sekcije mladih SŽH podružnice Zagreb Zapadni kolodvor na mandatno razdoblje od četiri godine. Od kolege se očekuje aktivno sudjelovanje u svim aktivnostima Sekcije mladih i podružnice te da zastupa stavove mladih radnika i članova u budućnosti. Čestitam novo izabranom povjereniku Marku i zahvaljujemo se na dosadašnjem kvalitetnom radu kolegi Goranu Tokiću koji je navršio 35 godina, a to je gornja dobna granica do koje se može biti aktivist u Sekciji mladih. Vjerujemo da će Goran nastaviti i dalje s aktivnim radom u podružnici. ■

SANDRA ČIDIĆ



## ■ PRIČE S RADNOG MJESTA

### Kondukterski jadi

**K**akav divan početak dana. Budilica bezobrazno zvoní. Ustajanje!!! Hm, 2 i 30 je. Nekome kasna noć, meni rano jutro. Žurno spremanje, malo šminke, par kapljica parfema i opa ...jurim iz stana.

Ugodnog li iznenađenja. Vani bijela idila. Snijeg tako rasipno pada. Čini se da nebo ipak nije zahvatila recesija. Sama pomisao na ostatak radnog dana ispunja me popriličnom dozom neizvjesnosti koju prebirem cijelim putem do posla.

Konačno stigoh pred "vilu" gdje boravi vlakopravno osoblje. Ulazak u rasporedni ured i javljanje rasporednom radniku. Nije me ohrabrio izgled njegova lica vidno umornog od naporene noćne smjene. Shvaćam, prvo trebam svratiti do aparata za kavu. Na aparatu naravno izabirem najjaču kavu koja se nudi (ona koja ima toliko puno kofeina u sebi da bi od nje mogla spavati kao beba). No, priznat ćete, bitan je onaj psihološki učinak te kave. To je ono što nas zapravo i

pokreće u ovo gluho doba noći. Krećem dalje, naravno optimistična. Prometni ured. U njemu isti prizor. Umorna lica željna odmora koja čekaju kraj smjene i naporene zimske noći. Javljam se.

Visina snijega raste naočigled. Pahulje guste, lijepe se za lice, ulaze u oči.

Pomalo zabrinuta odlazim pred vlak (EMG), smjer Zagreb - Dugo Selo. Vrijeme prolazi uz pokoju informaciju snenim putnicima koje je snijeg, isto kao i mene, eto baš zatekao.

Bliži se polazak. Prometnik, u tren obijeljen snijegom, daje redovan polazak vlaku. Iznenađujuće s obzirom na vremenske (ne)prilike i krećemo. Tračnice zametene, nevidljive, ali vlak se probija do svake naše zaustavne točke. Svaki redovan dolazak u stajalište za nas je bila velika pobjeda.

No kao što je i očekivano, idili je ubrzo došao kraj. Kolodvor Sesevete. Izgleda da će to ipak biti naša posljednja stanica

putujući u tom smjeru. Očajni prometnik vlakova dolazi do vlaka i priopćava nam da ćemo se morati malo strpiti i da čine sve što je u njihovoj moći razgrčući snijeg i pokušavajući osposobiti prugu za daljni tijek prometa, ali da ipak misli da putovanje nećemo nastaviti te da se će se garnitura morati okrenuti nazad prema Zagrebu.

Zabrinuto razmišljam što i kako o nastalom problemu pripočiti putnicima u "svom" vlaku.

"Cijenjeni putnici, imamo za vas dobru i lošu vijest. LOŠA vijest je ta da je snijeg do te mjere napadao da ugrožava sigurnost prometa pa vlak ne može ići dalje dok se ne otklone smetnje. DOBRA vijest je ta da je vlakopravno osoblje, uz potporu djelatnika Infrastrukture, za vas organiziralo natjecanje uz bogate nagrade za najuspješnije. Dakle evo o čemu se radi: bit igre je u što kraćem vremenskom periodu očistiti što više snijega oko vlaka i ispred vlaka, kako bismo mogli nastaviti naše

putovanje. Svi rekviziti (lopate, metle, i sol) dostupni su kod naših suorganizatora djelatnika Infrastrukture.

Nagrade su sljedeće: 1. mjesto - Bijeli snjegović, ručno izrađen, unikat; 2. mjesto i sva ostala mjesta iza tog, Neprocjenjivo jutarnje znojenje uz nezaboravne trenutke čišćenja snjega na -13 celzijevih stupnjeva.

Prijave su u tjeku, kod strojovođe našega vlaka, kabina A.”

Ne bojte se, ovakvo priopćenje je samo proletjelo mojim mislima, no sudeći po ljutitim i razočaranim izgledima lica putnika u vlaku, ostala sam dosljedna svome poslu i onome čemu sam naučena kodeksom o ponašanju.

Obratila sam se putnicima riječima koje priliče ovome događaju:

“Cijenjeni putnici, zbog tehničkih problema i vremenskih neprilika, vlak se raspušta u kolodvoru Sesvete te se okreće nazad prema Zagreb Glavnom kolodvoru. Ispričavamo se zbog nastale situacije, te vas molimo za razumjevanje. Činimo sve što je u našoj moći kako bi se problemi riješili u što kraćem vremenskom periodu. Za sve nejasnoće slobodno nam se obratite kako bismo vas uputili dalje i dali vam odgo-

vore na vaša pitanja. Osoblje vlaka vam želi ugodan nastavak ovog snježnog i hladnog dana.”

Pognute glave, razočarana, okrećem se svojim daljnjim obavezama pripremajući se za problematične situacije koje će me vrlo vjerojatno još dočekati tijekom ovog radnog dana.

O ovakvim situacijama u snježnim hladnim danima mogla bih pisati u nedogled. Činjenica je da su naša vozila i vagoni dotrajali. Infrastruktura je, to nitko ne krije, u lošem stanju.

Želimo našim putnicima ponuditi kvalitetnu uslugu, redovna ugodna putovanja u kvalitetnim vlakovima uz potporu ljubaznoga educiranog osoblja. Ali kako??? Sve nas pritišće. Puno toga nam ne ide na ruku. Kada će se to promjeniti?? Svi mi sebi redovito postavljamo ista pitanja, na koja malo tko ima pravi odgovor.

Dok se nešto ne promjeni, dok se ne ostvare obećanja dobrih, brzih

pruga i novih udobnih vlakova, preostaje nam samo, drage moje kolegice i kolege, ostati nasimijan i s optimizmom čekati bolje sutra izvlačeći iz resursa koji su nam zasada dostupni maksimum kvalitete usluge prijevoza i održavanje kvalitetnog odnosa s putnicima.

Pozdrav! ■

Tračnice zametene,  
nevidljive, ali vlak se  
probija do svake naše  
zaustavne točke.

NADA KLISURIĆ ČOŠIĆ, KDK ZAGREB GL. KOL.



# Poštovane kolegice i kolege, poštovani čitatelji

Simbolika Uskrsa uči nas da samo uz vjeru, žrtvu i odricanje možemo odgovoriti izazovima i iskušenjima te tako graditi bolji obiteljski i društveni život.

Ovogodišnji Uskrs bit će zapamćen u svijetu po izboru novog poglavara Crkve, pape Franje.

Već u prvim danima svog pontifikata pokazao je da je vjerodostojnost, a ne puka riječ, ona pokretačka snaga koja nosi promjene.

Govori, ali živi i radi onako kako govoriš. Svojim životom svjedoči svoje riječi.

Tako je radio Isus, na to nas podsjeća, i tako živi papa Franjo.

Nadajmo se da će i državni poglavari pomiriti svoje riječi i djela.

Svima koji slave ovaj najradosniji kršćanski blagdan, središnje nadahnuće vjere, želimo da Uskrs ispuni vaša srca, obitelji i domove ljubavlju i međusobnim razumijevanjem.

Neka u svakom od nas uskrsne klica ljubavi i svjetla koja će nas usmjeriti na put mira, dostojanstva i pravde.

**Sretan vam i blagoslovljen Uskrs!**



# Stare postavnice I i II na Zagreb Glavnom kolodvoru odlaze u povijest



Krajem tridesetih godina prošlog stoljeća, jedan signalno-sigurnosni uređaj, ondašnje "tehnološko čudo" kako kažu, pušten je u rad. Vrijeme i moderne tehnologije već su ga odavno pregazile. Njegovi preživjeli vršnjaci samo su izložbeni muzejski primjerci, a radni vjek ovog našeg uređaja zauvijek je ugašen tek 2. ožujka 2013. godine.

Za sve druge, tek jedan stari uređaj... zamijenjen novim!

Za sve one koji su ga na ovaj ili onaj način u nekom vremenskom periodu posluživali, puno je više od običnog uređaja. Uz njega su vezane nebrojene radne pa i životne crtice, zgone i nezgone... A tek generacije uz njega othranjene...

Jedan isluženi uređaj odlazi u povijest, no živjet će priče oko njega ispričane i uz njega doživljene. ■

VLADO KOZINA







Jedan isluženi uređaj  
odlazi u povijest, no  
živjet će priče oko njega  
ispričane i uz njega  
doživljene.

## Bez Mikca ATR nije isti

Domjenkom u prostoriji Podružnice ATR u Mihanovićevoj 12 oprostio se s kolegicama i kolegama, članovima Podružnice i prijateljima, dojučerašnji i dugogodišnji glavni povjerenik podružnice Stjepan Mikac – Miki.

Krajem prošle godine Miki je završio svoj radni vijek na Hrvatskim željeznicama i otišao u zasluženu mirovinu. Osim kao iskusni željezničar i sportaš, Miki je bio prepoznatljiv i kao dugogodišnji aktivan sindikalac i glavni povjerenik najljepše podružnice u SŽH. Najljepše zato jer žene čine 80% članstva podružnice.

Osim po ženskom članstvu podružnica je u Mikijevo vrijeme bila prepoznatljiva i po specifičnom druženju kroz vrlo dobro organizirane i osmišljene izlete, plesne večeri, posjete kinima i kazalištima..

U svaku aktivnost i organizaciju Miki je davao cijelog sebe. Nije žalio ni vremena ni truda da odradi zadatak na najbolji mogući način. Senzibilan i vrlo uporan ustrajao bi dok ne bi polučio traženi rezultat, dok ga ne bi saslušao onaj tko je trebao.

Zastupao je interese svojih članova i ustrajao na ostvarivanju njihovih prava, rješavanju prigovora i primjedbi, ponekad i na ispunjavanju želja.

U ime SŽH-a za sav trud i rad u sindikatu zahvalio mu se dopredsjednik SŽH-a za područje HŽ Carga, kolega Želimir Halić.

U oproštajnoj riječi Miki je obećao i dalje biti na raspolaganju i pomoći u radu podružnice, a mi ga držimo za riječ, jer bez njega podružnica više nije ista.

Gordana Dömöttörffy



Stjepan Mikac – Miki



**POSEBNA PONUDA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE I ČLANOVE NJIHOVIH OBITELJI S POSEBNIM UVJETIMA SKLAPANJA UGOVORA U T-MOBILE MREŽI**

Tarifni model	VPN plus (kn)	Vpn Plus 50 (kn)	VPN Plus 100 (kn)	VPN Plus 150 (kn)	VPN Plus 300 (kn)
Mjesečna naknada	53,00	19,00	40,00	89,00	138,00
Radijska frekvencija	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
<b>UKUPNO</b>	<b>58,00</b>	<b>24,00</b>	<b>45,00</b>	<b>94,00</b>	<b>143,00</b>
Poziv unutar VPN mreže	neograničeno	neograničeno	neograničeno	neograničeno	neograničeno
Minute razgovora	700 min prema T-Mobile HR mreži	50 min prema svim fiksnim i mobilnim mrežama u RH	100 min prema svim fiksnim i mobilnim mrežama u RH	150 min prema svim fiksnim i mobilnim mrežama u RH	300 min prema svim fiksnim i mobilnim mrežama u RH
Podatkovni paket	70 MB	ne	25 MB	1024 MB	3072 MB
SMS poruke	70 poruka prema T-Mobile HR mreži	ne	50 poruka prema svim mrežama	150 poruka prema svim mrežama	300 poruka prema svim mrežama

**U PONUDI SU I DVIJE NOVE TARIFE MOJ RAČUN „S“ I MOJ RAČUN „L“**

	Moj račun S	Moj račun L
razgovori s kolegama i članovima obitelji za 0 kn/min bez naknade za uspostavu poziva	neograničeno	neograničeno
pozivi prema svim mrežama u RH	500 min	1000 min
SMS prema svim mrežama u RH	250 poruka	500 poruka
Mjesečna naknada	50 kn	100 kn