

# VIJESTI

SINDIKAT  
ŽELJEZNIČARA  
HRVATSKE



RAILWAY WORKERS'  
TRADE UNION OF  
C R O A T I A

## TEMA BROJA

Hoće li odricanje  
radnika spasiti  
željeznice?

Konačno novi  
radnici u  
vlakoprtnji  
HŽ Putničkog  
prijevoza

Najave novog  
Pravilnika o  
organizaciji u  
HŽ Infrastrukturi d.o.o.







# SADRŽAJ

## Vijesti

- 19. Memorijal Ante Ereša ..... 4
- U spomen na poginule branitelje ..... 5
- IZ HŽ INFRASTRUKTURE ..... 6**
- Najave novog Pravilnika o organizaciji u HŽ Infrastrukturi d.o.o. .... 6
- U HŽ Infrastrukturi tradicija se nastavlja ..... 7
- Projekt fizičkog razdvajanja SAP sustava HŽ-SAP ..... 7
- IZ HŽ PUTNIČKOG ..... 8**
- Konačno novi radnici u vlakopratnji HŽ Putničkog prijevoza ..... 8
- Kolektivni pregovori ..... 8

- IZ HŽ CARGA ..... 9**
- Prvi sastanak s predstavnicima Grampet grupe ..... 9
- Dani željeznice ..... 11
- U HŽ Cargu jedan član šumom, drugi drumom, a treći zaključan u svom uredu ..... 12

## Tema broja

- Hoće li odricanje radnika spasiti željeznice? ..... 14

## Međunarodna suradnja

- Održan izvršni odbor EUROCADRES-a ..... 16
- STALNA konferencija europskih sindikata željezničara ..... 17
- Željeznička sekcija ETF-a u Zagrebu ..... 18
- Održan završni sastanak u okviru projekta CIMIERS ..... 19

## Vijesti iz sekcija

- SEKCIJA MLADIH ..... 20**
- Konferencija mladih ETF-a u Zagrebu ..... 21
- ŽENSKA SEKCIJA ..... 21**
- Sa Ženskom sekcijom u Rastoke ..... 21

## Vijesti iz podružnica

- Druženje podružnica Regije sjever ..... 22
- Izlet u Nacionalni park Plitvička jezera ..... 23
- Nastavljen ciklus sindikalnog obrazovanja ..... 24

## Zanimljivosti

- PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA ..... 26**
- 10 glavnih razloga zbog kojih radnici mrze svoj posao ..... 26

## Riječ predsjednika



Kolegice i kolege, članovi Sindikata željezničara Hrvatske, čitatelji naših vijesti, pred nama je izazovan završetak godine, vrijeme u kojem ćemo morati svi zajedno uložiti dodatne napore u očuvanju radnih mjesta i naših radnih prava.

Najteža situacija je u HŽ Cargu d.o.o. Postupak privatizacije po odluci vlasnika je u tijeku i ovih dana stalno se pojavljuju informacije i poluinformacije o mogućem ishodu cijelog postupka. Mi u Sindikatu željezničara Hrvatske jasno smo rekli svoj stav i resornom ministru a i mogućem kupcu: „Rješavanje problema u HŽ Cargu bez poštivanja Kolektivnog ugovora i Ugovora o radno-pravnoj zaštiti ne dolazi u obzir“. Svjesni smo teške situacije, svjesni smo da neće biti lako i spremni smo preuzeti svoj dio odgovornosti ali i sadašnji vlasnik ili mogući novi vlasnik mora imati na umu da je ovdje riječ o rješavanju budućnosti velikog broja radnika i njihovih obitelji. U idućem periodu moramo upregnuti sve snage,

sva znanja i zajedništvo za opstanak HŽ Carga, Agita....

U HŽ Infrastrukturi najavljuje se novo smanjivanje, najavljuju se nove izmjene Pravilnika o organizaciji. Ponovno smo u situaciji da dokazujemo poslodavcu potrebu za određenim radnim mjestima. Do sada smo uspjeli puno toga sačuvati, uspjeli smo argumentirati da je nemoguće ukidanje pojedinih radnih mjesta bez ugrožavanja procesa rada. Sigurno je da će se otvoriti žestoka rasprava za svako radno mjesto a pored toga pred nama je vjerojatno i otvaranje kolektivnih pregovora oko pojedinih prava za 2014. godinu.

U HŽ Putničkom prijevozu su u tijeku kolektivni pregovori no i najava izmjena Pravilnika o organizaciji u kojem se također najavljuju smanjenja radnih mjesta.

U Tersus eku d.o.o. budućnost nam ovisi o završetku postupka zaključivanja poslovnih ugovora o obavljanju rada. Nakon toga morat ćemo otvoriti kolektivne pregovore i razgovarati o novom pravilniku o radu.

Mnogo posla je pred nama, posla koji svakako moramo kvalitetno odraditi jer o tome će ovisiti sudbina brojnih radnika. ■

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



# 19. Memorijal Ante Ereša

Ove godine drugi put od 24. do 26. rujna u hotelu Medena kraj Trogira održan je devetnaesti Memorijal Ante Ereša. Prekrasno vrijeme koje nas je pratilo sva tri dana omogućilo je da oko petsto naših članova doista uživaju u druženju i sportskim natjecanjima koja su sastavni dio Memorijala. Okupljeni u zajedništvo koje se moglo vidjeti na svakom koraku među kolegama i prijateljima, među željezničarima, potvrdili su da nas sve ove podjele i problemi u našim tvrtka nisu uspjeli otuđiti.



Na završnoj svečanosti pridružili su nam se brojni gosti. "Svake godine na Memorijalu imate brojne sportske i zabavne sadržaje, no najvažniji i najvrjedniji sadržaj Memorijala ste vi, članovi jedinstvenog sindikata, Sindikata željezničara Hrvatske", rekao je Helmut Dinner, ravnatelj Mobifaira obraćajući se sudionicima u ime gostiju iz brojnih sindikata željezničara Europe. Samo udruženi i jedinstveni radnici mogu utjecati na politiku prometnog sektora.

Budući da su se naši članovi takmičili u sportskim, ali i pjevačkim i plesačkim vještinama, najuspješnijima su dodijeljene i nagrade, a prelazni pehar do sljedećeg Memorijala ostaje u Slavanskom Brodu. ■

## Karaoke

1. Dalibor Cvjetković i Dragana Vidoš  
– podružnice Osijek i Rijeka
2. Goran Brozović i Milkica Šušnjar  
– podružnica Rijeka
3. Ivan Bazina  
– podružnica Vinkovci

## Bela

1. Podružnica WLBC
2. Podružnica Slavonski Brod
3. Podružnica Zagreb Glavni kolodvor

## Pikado žene

1. Podružnica ATR
2. Podružnica TPVV Varaždin
3. Podružnica Koprivnica

## Pikado muški

1. Podružnica Slavonski Brod
2. Podružnica Zagreb Glavni kolodvor
3. Podružnica Osijek

## Rezultati natjecanja

### Šah

1. Podružnica Zagreb Glavni kolodvor
2. Podružnica Rijeka
3. Podružnica Sisak

### Odbojka na pijesku

1. Podružnica Osijek
2. Podružnica Sisak
3. Podružnica Split

### Potezanje užeta

1. Podružnica Zagreb Ranžirni kolodvor
2. Podružnica Ogulin
3. Podružnica Zabok

### Boćanje

1. Podružnica WIBc
2. Podružnica Zagreb Zapadni kolodvor
3. Podružnica Zadar

### Stolni tenis

1. Podružnica Slavonski Brod
2. Podružnica Zagreb Glavni kolodvor
3. Podružnica Zagreb Ranžirni kolodvor

### Mali nogomet

1. Podružnica Slavonski Brod
2. Podružnica Zagreb Ranžirni kolodvor
3. Podružnica Rijeka

### Najbolji golman

Mario Matijašević, Podružnica Slavonski Brod

### Najbolji strijelac

Goran Tomac, Podružnica Osijek

### Ukupni pobjednici

1. Podružnica Slavonski Brod



## U spomen na sve poginule željezničare

Povodom Dana Hrvatskih željeznica predstavnici SŽH-a, u Vinkovcima su na centralnom groblju zapalili svijeće i položili vijenac u spomen na poginule željezničare u Domovinskom ratu.

Nakon posjeta obitelji Ereš, zapaljene su svijeće i položen je vijenac na grob branitelja Ante Ereša čije ime nosi i naš Memorijal. ■





## ■ IZ HŽ INFRASTRUKTURE

# Najve novog Pravilnika o organizaciji u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

Puno pitanja, malo jasnih odgovora.....

Na inicijativu reprezentativnih sindikata u HŽ Infrastrukturi 14. listopada 2013. održan je sastanak s predsjednikom Uprave HŽ infrastrukture Darkom Peričićem, vezano uz najavljene organizacijske promjena unutar Društva. Prema svemu što smo bili u prilici čuti pred nama je vrijeme u kojem ćemo zajedno s radnicima morati uložiti sve napore kako bismo što više radnih mjesta sačuvali.

U uvodnom dijelu sastanka predsjednik Uprave je rekao kako bi novi Pravilnik o organizaciji u HŽ Infrastrukturi trebalo stupiti na snagu 1. prosinca 2013. S obzirom da je to uskoro, moguće je da će se rok produžiti, odnosno da će se s primjenama ići od 1. siječnja 2014. Cilj nove organizacije je da HŽ Infrastruktura smanji broj izvršitelja sa sadašnjih 5480 na manje od 5 tisuća.

Jedna od mjera koja se već godinama provodi za ostvarivanje tog cilja je poticajna otpremnina za one koji ispunjavaju uvjete za odlazak u prijevremenu mirovinu. Prema sadašnjim procjenama tu bi se moglo izlučiti stotinjak zaposlenih. Osim te mjere, od direktora i rukovoditelja poslovnih i upravnih područja očekuje se prijedlog ukidanja nekih radnih mjesta koja su „modernizacijom“ nepotrebna i smanjenje broja izvršitelja na pojedinim radnim mjestima, koje se ponajprije odnosi na nadogradnju - računovodstvo, financije, nabavu, nekretnine, upravljanje ljudskim potencijalima.

Novom organizacijom rada u tim područjima trebao bi se optimizirati broj izvršitelja koji su potrebni za redovito izvršavanje poslovnih zadataka, što znači znatno smanjenje broja radnika, koje će se u najvećoj mjeri odnositi na grupe na terenu. U dijelu regulacije i organizacije prometa promjene koje se planiraju odnose se na posljedice spomenute modernizacije ŽCPR-ova i uvođenja telekomande te promjena u dijelu potreba manevarskog rada. Tu se očekuje daljnje jačanje uloge regionalnih centara u smislu organizacije poslovnih procesa u regiji.

Predsjednik Uprave napomenuo je da je razgovarao s predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza koji je izrazio želju za preuzimanjem cijele manevre u Zagreb Glavnom kolodvoru.

Također je naveo i sve veći problem opravdanosti manevarskog rada u organizaciji HŽ Infrastrukture zbog izbjegavanja korištenja ovih usluga od HŽ Carga.

U dijelu održavanja planira se jasno definirati dio koji se treba baviti nadzorom i dio koji bi se bavio održavanjem i interventnim održavanjem. Osim toga napomenuo je da su dijelovi koji su izdvojeni odnosno spojeni u jednu cjelinu nazvanu Pružne građevine, stabilna i perspektivna tvrtka. S tom tvrtkom HŽ Infrastruktura, s obzirom na planirane investicije, ovih dana treba potpisati četverogodišnji ugovor o suradnji, što Pružnim građevinama osigurava posao i naravno plaće radnicima.

Nedorečena su ostala pitanja čuvanja i čišćenja objekata koja su u vlasništvu Infrastrukture. U izradi je procjena koji su to objekti nužno potrebni Infrastrukturi, pa će prema tome i navedene usluge biti predmet natječaja tvrtkama koje se bave tim poslovima.

Ovo su samo dijelovi onoga što se planira učiniti a da se postigne zacrtani cilj od 5000 radnika, no u idućem periodu provest će se rasprave s nadređenim službenicima od koji bi svaki za svoj dio predložio moguća smanjenja. Tako usuglašeni materijal dostavit će se socijalnim partnerima u skladu s odredbama ZOR-a. ■

ZORAN MARŠIĆ

Pravilnik o organizaciji u HŽ Infrastrukturi treba stupiti na snagu 1. prosinca 2013.

# U HŽ infrastrukturi tradicija se nastavlja

HŽ Infrastruktura i ove godine nije spremno dočekala početak zimskog perioda, opet je prebrzo došao 1. listopada. Iako smo cijelo vrijeme upozoravali da je prošle zime bilo mnogo nedostataka i da uvjeti nisu bili ni blizu onima koji su potrebni kako bi se osigurao nesmetan rad, opet je sve ostalo na obećanjima. Većina onih čije su obveze osigurati zagrijavanje radnih prostorija ili osigurati isporuke zimske zaštitne ili službene odjeće i obuće očito nije poduzela sve kako bi ih osigurala djelatnicima kojima je to potrebno. Naime tek se sad servisiraju klima-uređaji i ovih dana će se započeti s isporukom ljetnog asortimana službene odjeće, a zimsko još nije ni naručeno iako su odgovorni jamčili da će isporuka biti na vrijeme. Ogrjevno drvo je tek u postupku nabave, iako

je dosad trebalo biti isporučeno i spremno za korištenje. Za pojedine kolodvore još se ne zna na koji način će se osigurati zagrijavanje radnih prostorija, jer nije ništa poduzeto da se uklone nedostaci na postrojenjima za grijanje od prije nekoliko godina. Nažalost, odgovorni za navedene propuste očigledno ne shvaćaju da im je obveza osigurati propisane uvjete za rad i da ih zbog nepoštivanja tih obveza nadležne institucije mogu sankcionirati. Nama ne preostaje ništa drugo nego nadležne institucije upoznati s navedenim propustima i zatražiti njihovu intervenciju, kako bi ih oni prisilili da na vrijeme poduzmu sve potrebno za osiguranje propisanih radnih uvjeta. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ,  
dopredsjednik za Zaštitu na radu

## Projekt fizičkog razdvajanja SAP sustava HŽ-SAP

Poslovnim podjelom tvrtke HŽ d.o.o. na tvrtke HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički i HŽ Cargo bilo je potrebno razdvojiti zajednički SAP sustav koji je na istoj HW opremi imao instaliranu SAP aplikaciju za sve tvrtke u sklopu HŽ-a. Podaci svake tvrtke definirani su kodom kompanije (Company Code).



Sve tvrtke HŽ-a svoje su poslovanje obavljale na SAP sustavu s pomoću dodijeljenih kodova kompanija i pripadajućih autorizacijskih koncepata. Premda su u poslovanju tvrtke neovisne, u određenim dijelovima ovisile su o sustavu (Client Dependent) te nisu mogle imati svoje vlastite matične podatke, procese i programe. Ti podaci i procesi HŽ tvrtki u prijašnjem SAP okruženju bili su međusobno ovisni.

Odlučeno je da će se SAP sustav fizički razdvojiti između HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga. HŽ Infrastruktura će se koristiti trenutnom SAP okolinom a za druge dvije tvrtke kreirat će se nove SAP okoline koje će biti aplikativno prilagođene za svaku pojedinačno.

HŽ SAP okolina kojom se koristi HŽ Infrastruktura ostala je ista i hardverski je podijeljena na dva dijela, ovisno o bazi koja im je u podlozi: Oracle 11.02 baza je podloga SAP ERP sustava i podržava SAP ERP razvoj, SAP ERP test, SAP

ERP produkciju i SAP Sandbox. Microsoft SQL 2008 baza je podloga SAP HCM sustava (Human Capital Management (HR)), SAP PI sustava (SAP Process Integration) te SAP Solution Manager sustava i podržava SAP HCM razvoj, SAP HCM test, SAP HCM produkciju, SAP PI razvoj i test, SAP PI produkciju i SAP Solution Manager.

U sklopu SAP okoline za HŽ Infrastrukturu ostali su i sustavi SAP PI i SAP Solution Manager koji se koriste i za HŽ Putnički i HŽ Cargo. U novim SAP okolinama nema podjele na SAP ERP i SAP HCM. Oba sustava su na istoj bazi. Baza za HŽ Putnički i HŽ Cargo je Microsoft SQL. HŽ Putnički će u drugoj fazi preći na SAP Sybase ASE.

Fizičko razdvajanje SAP sustava zahtijevalo je i prilagodbu aplikativnog dijela SAP-a odnosno modula FI, CO, MM, SD, IM, PM, HR (kadrovi i plaće).

Nove SAP okoline za tvrtke HŽ Putnički i HŽ Cargo napravljene su kopiranjem okoline kojom se koristila tvrtka HŽ Infrastruktura. Međutim kopiranjem sustava kopirali su se i svi transakcijski podaci koje je na ciljnim sustavima bilo moguće brisati na dva načina ovisno o kojim modulima je riječ. Za FI modul podaci su se brisali upotrebom standardne SAP funkcionalnosti i u potpunosti su se obrisali podaci tog modula. Za CO modul nije bilo moguće koristiti se tom funkcionalnošću zbog zajedničkog područja kontrolinga pa se CO modul kao i podaci svih ostalih modula brisao korištenjem SAP funkcionalnosti ADK (Archiving Development Kit, transakcija SARA). ADK je arhivirao podatke u datoteke nakon čega je obavljeno kontrolirano brisanje arhiviranih podataka iz baze.

Projekt fizičkog razdvajanja je pokrenut u travnju ove godine. Na njemu je direktno bilo uključeno više od 50 djelatnika različitih timova (djelatnici HŽ-a, KING-ICT-a i B4B-a). Predviđeni završetak (GO-live) fizičkog razdvajanja je bio 1. srpnja 2013. Taj je rok ispoštovan. ■

MLADEN JOJA,  
glavni tajnik

## ■ IZ HŽ PUTNIČKOG

napisao: FRANJO JULARIĆ,  
dopredsjednik za područje  
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

# Konačno novi radnici u vlakoprtnji HŽ Putničkog prijevoza

Upornost našeg sindikata konačno se isplatila. Stalna upozorenja na neiskorištenost godišnjih odmora, na preopterećenost vlakoprtnog osoblja kao posljedice nepopunjene sistematizacije, rezultirala je novim zapošljavanjem u HŽ Putničkom prijevozu.

Ukupno je u sustav HŽ Putničkog prijevoza za radno mjesto konduktera zaposleno 37 radnika/pripravnika, i to u GRJ Zagreb 21 radnik/pripravnik, u RJ Vinkovci 10 radnika/pripravnika, u RJ Split 2 radnika/pripravnika te u RJ Rijeka 4 radnika/pripravnika.

Na ovaj način djelomično je riješen kronični nedostatak vlakoprtnog osoblja te je u određenoj mjeri omogućeno normalnije funkcioniranje tehnološkog procesa njihovo-

vog rada kao i normalnije korištenje godišnjeg odmora u nadolazećem vremenu.

No mi u Sindikatu željezničara smatramo da je neophodno i dalje provoditi mjere zapošljavanja kako bi se u što kraćem razdoblju stvorile pretpostavke za urednu provedbu tehnološkog procesa rada, kao i cjelokupno funkcioniranje sustava te ostvarivanje primarne zadaće, a to je potpuna zaštita interesa i prava radnika temeljnih na odredbama ZOR-u i Kolektivnog ugovora.

Svim novopridošlim kolegama Sindikat željezničara Hrvatske želi što kvalitetniju prilagodbu na radnom mjestu, uz naglasak da im u ostvarenju ovog cilja na raspolaganju stoje svi sindikalni predstavnici SŽH. ■

## Kolektivni pregovori

Sukladno Zakonu o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje (NN 82/12 i 88/12), poslodavac je 19. ožujka 2013. godine zatražio od reprezentativnih sindikata HŽ PP da dostave sporazum kojima je utvrđen pregovarački odbor sindikata, kako bi se mogli započeti kolektivni pregovori.

Sindikati su u zakonskom roku poslodavcu dostavili sporazum u kojem je utvrđen pregovarački odbor sindikata, s čim su ispunjeni uvjeti za početak procesa kolektivnog pregovaranja.

Zanimljivo je da je poslodavac, iako su bile ispunjene sve zakonske odredbe, čekao s upućivanjem poziva prema reprezentativnim sindikatima od 28. ožujka

do 10. rujna 2013. godine, te na taj način ostavio reprezentativnim sindikatima

čak 20 dana da se ispregovara novi kolektivni ugovor koji bi bio važeći i za kolege iz bivše vuče vlakova koji su podjelom pripali HŽ-PP-u.

Poslodavac za prvi sastanak, oko otpočinjanja kolektivnog pregovaranja zakazan za 10. rujna, sindikatima dostavlja svoj prijedlog Kolektivnog ugovora.

Za informaciju navodimo samo neke zahtjeve poslodavca:

- da se jednako kao i u IV. aneksu KU uredi pitanje božićnica, uskrsnica i regresa s obzirom na tešku gospodarsku i financijsku situaciju

- da se promijeni čl. 144. na način da se doda novi stavak 4. koji glasi:

Radnicima koji su prije primjene ovog KU-a ostvarili solidarnost veću od visine koeficijenta iz stavka 2. ovog članka, ista će se promijeniti i utvrditi do visine koeficijenta 2,0.

- da se promijeni čl. 167. st. 2. KU na način da se u stavku briše alineja 2.

(troškovi osoblja – kilometar, priprema i rasprega – brisati)

- da se promijeni odredba čl. 54. KU na način da umjesto dva slobodna dana piše jedan slobodan dan

- da se promijeni odredba čl. 40 na način da se utvrdi tromjesečna preraspodijela radnog vremena

- da se u članku 151. st. 1. doda alineja 9. koja glasi: za posebno stresan posao kod radnog mjesta strojovođa i pomoćnika strojovođe 4%

- da se alineja 7. i 8. promijene na način da umjesto 5% piše 4% (nejednakomjerni smjenski rad, dvokratno radno vrijeme)

O slijedu događaja oko kolektivnog pregovaranja bit ćete obavještavani putem glasila SŽH-a, oglasnih ploča i sindikalnih povjerenika. ■





## ■ IZ HŽ CARGA



# Prvi sastanak s predstavnicima Grampet grupe

Prvi sastanak predstavnika potencijalnog kupca sa socijalnim partnerima održan je u upravnoj zgradi HŽ Carga na inicijativu g. Gruia Stojice, vlasnika Grampet grupe. Na samom početku g. Gruia Stojica ukratko je predstavio Grampet grupu te njezine osnovne djelatnosti. Izvijestio nas je da trenutačno u Grampet grupi radi 9000 radnika te da raspolažu s 420 lokomotiva i 16400 vagona a da su kao prijevoznici prisutni u Rumunjskoj, Austriji, Mađarskoj, Slovačkoj i Turskoj te putem svojih špediterskih kuća i u Srbiji, Makedoniji i Ukrajini. Grampet gupa ima tri osnovne djelatnosti, i to:

### Prijevoz tereta

Grup Feroviar Roman (GFR) [www.gfr.ro](http://www.gfr.ro)  
 Bulgarian RailwayCompany (BRC) [www.brc-bg.com](http://www.brc-bg.com)  
 Grampet Cargo Austria [www.grampetcargo.at](http://www.grampetcargo.at)  
 Trans Expedition Feroviar (TEF) [www.tef.com.ro](http://www.tef.com.ro)

### Popravak i proizvodnja vagona i lokomotiva

Electroputere VFU Pascani [www.electroputerevfu.ro](http://www.electroputerevfu.ro)  
 Electroputere VFU Craiova  
 Reva Simeria  
 Grampet Debrecen Vagongyar – Hungary  
[www.vagongyar.hu](http://www.vagongyar.hu)  
 Reloc Craiova  
 Grampet Service

### Špedicija

Grampet Logistics Romania  
 Eurorail Logistics Germaniy [www.eurorail.md](http://www.eurorail.md)  
 Eurorail Companiy Moldava  
 Eurorail Ukraine  
 Rolling Stock Companiy (RSCO) [www.rSCO.ro/company.php](http://www.rSCO.ro/company.php)  
 Transbordare Vagoane Marfa (TVM)



Kada je riječ o prijevozu tereta, osnovni posao je prijevoz tereta iz Njemačke preko Austrije i Mađarske prema Turskoj i Grčkoj. U Rumunjskoj su najveća privatna kompanija i organiziraju 35% prijevoza tereta dok ostatak prijevoza organizira nacionalni operater Marfa. Agencija za tržišno natjecanje ovih dana ih je spriječila u preuzimanju 51% dionica nacionalnog operatera Marfa, no pregovori su nastavljeni u Bugarskoj i Grčkoj. Sa eventualnom kupnjom HŽ Carga željeli bi postati snažan prijevoznik na X. koridoru te svojim aktivnostima povećati količinu prevezene robe.

Prvo postavljeno pitanje socijalnog partnera odnosilo se na poštivanje važećeg Kolektivnog ugovora i Ugovora o radno-pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanog otkaza.

Odgovor g. Gruia Stojice: **Svi ugovori koji su važeći, poštivat će se. Prije svega smo ljudi i nije nam cilj otpuštati radnike. Ako dovedemo teret, zadržat ćemo i radnike.**

**Na pitanje koliki su izgledi da će Grampet grupa kupiti HŽ Cargo, odgovorio je da je to sto posto sigurno.**

Nastavak razgovora vodili smo sa g. Sergey Dikunom koji je zadužen za proces privatizacije HŽ Carga.

On nas je izvijestio da su pregovori o prodaji HŽ Carga s Vladom RH u podmakloj fazi te da su pri kraju s analizom utvrđenog stanja. Kada analiza bude gotova, po njezinim osnovama će se izraditi prijedlog programa restrukturiranja i poslovni plan. Glavni dio poslovnog plana odnosit će se na povećanje prijevoza.

Naglasio je da imaju dugogodišnje iskustvo u prijevozu tereta željeznicom te da su trenutačno najveća privatna kompanija takve vrste u regiji.

Na naše pitanje (napomenuli smo da je vidljivo da se danas rad HŽ Carga odnosi 54% na tranzit a manje na vlastito ugovoreni rad,) kako će organizirati prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka odgovorio nam je da rješenje vidi u organizaciji logističkih centara i razvoju intermodalnoga prijevoza.

Budućnost radionica koje bi se našle u vlasništvu Grampet grupe vide u obnavljanju vagona na ovom području jer su ostale radionice u njihovom vlasništvu previše udaljene. Pored održavanja vagona s ovog područja, na popravak i održavanje dolaze i vagoni iz Mađarske i iz drugih zemalja.

Na pitanje koliki bi broj radnika po njima ostao u HŽ Cargu, odgovorili su da se to još ne može sa sigurnošću znati. Prvo će izraditi poslovni plan te kažu da za njih nije tako veliko pitanje broja radnika već kvalitete radnika. No napominju da se na osnovi njihovoga dosadašnjeg iskustva prva investicija uvijek odnosila na ulaganja u ljudske potencijale.

U nastavku razgovora obavijestili smo ih o stalnom kašnjenju plaća te da se ne začude ako ubrzo zbog tog problema dođe do štrajka. Informacija o neisplati plaće ih je iznenadila te su napomenuli kako se do danas nije dogodilo da za 9000 radnika u Grampet grupi plaća kasni.

Zaključno je najavljen sljedeći sastanak na kojem bi se detaljnije govorilo i o broju radnika i o samom poslovnom planu. ■

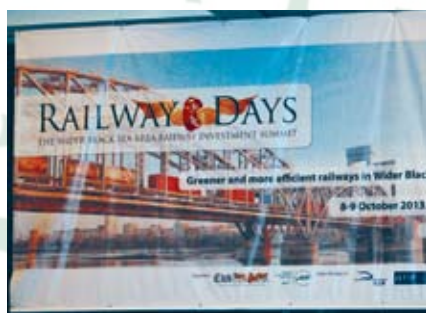
ZORAN MARŠIĆ



# Dani željeznice - samit za investiranje

## Zelenije i učinkovitije željeznice na širem području Crnog mora

Club Feroviari Udruženje željezničke industrije Rumunjske (AIF) pod okriljem udruge poslodavaca u željezničkom sektoru - CER i UNIFE, organizirali su strateški događaj Dane željeznice 2013. - samit željezničkih investicija u široj oblasti Crnog mora -WBSA, 8. i 9. listopada u Bukureštu. Dvodnevni samit bio je posvećen željezničkoj infrastrukturi, teretu i logistici te problemima prijevoza putnika.



Šire područje Crnog mora (euroazijska platforma) intenzivno se ekonomski razvija a razvoj je podržan i stimuliran i preko željezničkih ulaganja, kako bi se olakšalo povezivanje na regionalnoj, nacionalnoj i transkontinentalnoj željezničkoj mreži te se time povećala održivost mobilnosti roba i putnika. Snažne industrijske aktivnosti, rast domaće potrošnje, povećanje izravnih stranih ulaganja, posebice u istočnom dijelu WBSA, potaknuto opsežnom trgovinskom razmjenom između istoka i zapada, glavni su čimbenici što pokreću željeznički razvoj i proširuju mogućnosti željeznice.

Kako sve te prilike pretvoriti u održive projekte, koliko novca je potrebno i gdje su potencijalni izvori financiranja? Što su prioritetni željeznički projekti za svaku od zemalja, kakva rješenja WBSA treba provesti kako bi se osigurala prekogranična željeznička interoperabilnost, pitanja su na koje je ova konferencija trebala dati odgovore.

Na 8. samitu sudjelovalo je više od 300 donosioca odluka iz vladinog i poslovnog sektora koji se bave razradom i provedbom politike ulaganja u razvoj željezničke infrastrukture, željeznički teretni i putnički prijevoz, javni promet na širem području Crnog

mora (WBSA), kao i institucionalni i privatni investitori u željeznicu. Partneri za dijalog bili su predstavljeni od strane željezničkih upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, tvrtki u željezničkoj industriji, logistike, korisnika željezničkih usluga, lučke uprave i prijevoznika u više od 50 zemalja.

Iz Hrvatske su na konferenciji sudjelovali i izlagali Dražen Ratković, predsjednik Uprave, ispred HŽPP-a i Ivan Lešković, predsjednik Uprave ispred HŽ Carga, koji je u postupku preuzimanja, tj. prodaje.

Na marginama ove konferencije u Bukureštu predstavnici Sindikata željezničara Hrvatske, predsjednik Zoran Maršić, dopredsjednik Želimir Halić i dopredsjednica Katarina Mindum te predsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske Nenad Mrgan, u organizaciji partnerskog sindikata iz Rumunjske Libbettatea Cluj Railway Trade Uniona, održali su radni sastanak u GRAMPET grupi s vlasnikom Gruia Stoicom i njegovim suradnicima. Interesantno je da je Stoica za posao preuzimanja Carga angažirao vrhunske vanjske stručnjake posebno iz resursa ljudskih potencijala, gdje se očekuje i najviše „problema“.

Prema riječima Gruie Stoice izrađuje se analiza Carga te će se potom predložiti program restrukturiranja i poslovni plan za Društvo. Glavni dio poslovnog plana odnosit će se na povećanje prijevoza. Naglasio je da imaju dugogodišnje iskustvo u prijevozu tereta željeznicom te da su trenutačno najveća privatna kompanija takve vrste u regiji. Na naše pitanje (napomenuli smo kako je vidljivo da se 54% rada HŽ Carga danas odnosi na tranzit, a manje na vlastito ugovoreni rad), kako će organizirati prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka, odgovorio nam je da rješenje vidi u organizaciji logističkih centara i razvoju intermodalnoga prijevoza.

Budućnost radionica koje bi se našle u vlasništvu Grampet grupe vide u poslovima obnove vagona na ovom području jer su ostale radionice u njihovom vlasništvu previše udaljene. Pored održavanja vagona s ovog

područja, na popravak i održavanje dolazili bi i vagoni iz Mađarske i iz drugih zemalja u okruženju.

Na pitanje koliki broj radnika će ostati u HŽ Cargu po njihovim planovima, odgovorili su da se još ne može točno reći. Prvo će izraditi poslovni plan te kažu da za njih nije upitan broj radnika već kvaliteta radnika. No napominju da do sada kada su preuzeli neku kompaniju, prva investicija se odnosila na ulaganje u ljudske potencijale.

U nastavku razgovora obavijestili smo ih o stalnom kašnjenju plaća te da se ne začude ako zbog tog problema dođe do štrajka. Informacija o neisplati plaće ih je iznenadila te su napomenuli da se do danas nije dogodilo da za 9000 radnika u Grampet grupi plaća kasni.

Na kraju sastanka ponovljeni su zahtjevi koji su upućeni i ministru Siniši Hajdaš - Dončiću, a vezani uz poštivanje prava iz ugovora koji su u Cargu na snazi.

Osim vlasnika GRAMPET grupe, Gruia Stoice sa suradnicima, predstavnike SŽH i SSH su primili i kolege čiji sindikati djeluju unutar GRAMPET Feroviara, te su razmijenjena iskustva i dogovorena daljnja suradnja između ovih sindikata.



WBSA tržišta (zemlje sudionice 2012.):

Albanija, Armenija, Austrija, Azerbajdžan, Bjelorusija, Bosna i Hercegovina Bugarska, Češka, Hrvatska, Gruzija, Grčka, Mađarska, Iran, Kazahstan, Kosovo pod UNSCR 1244 /99, Makedonija, Moldavija, Crna Gora, Poljska, Rumunjska, Rusija, Srbija, Slovačka, Slovenija, Turska, Turkmenistan, Ukrajina i Uzbekistan. ■

ŽELIMIR HALIĆ,  
dopredsjednik za područje HŽ Carga

# U HŽ Cargo jedan član šumom, drugi drumom, a treći zaključan u svom uredu

Bez obzira na upozorenja Sindikata željezničara Hrvatske, Uprava HŽ Carga radi po svome. Saga oko donošenja Pravilnika o organizaciji nastavlja se po starom. Zbrinjavanje podobnih i izmišljanje radnih mjesta po imenu i prezimenu se nastavlja, a ukidanja i smanjenja broja izvršitelja rezervirana su samo za radnike na terenu.

Nakon održanih rasprava o prijedlogu Pravilnika o organizaciji koji nam je dostavljen nadali smo se da će dogovoreno biti i provedeno. Posebno upozorenje uputili smo i resornom ministru, naime na posljednjem smo ga sastanku upozorili na namjere povećanja broja radnika u administraciji i smanjenja na terenu.

Kada govorimo o povećanju u administraciji, ne govorimo o malim ljudima već o bivšim direktorima sa zaštićenim velikim koeficijentima za koje bez obzira na stanje ima mjesta.

Moglo bi se tu sad raspravljati o tome, što oni rade ako uopće rade išta korisno za Cargo ili čekaju nekakvu situaciju i isplivaju na još jače pozicije.

Sigurno je, za velike novce čitaju dnevnu štampu, koriste struju, vodu, internet, prate rad vlade na twitteru i ostalim društvenim mrežama, žustro predlažu, komentiraju i kritiziraju.

Nećemo o imenima, no lako je provjerljivo tko ima vremena za takve aktivnosti u svoje radno vrijeme. To i nije toliki problem, no otkud sad odjednom ideje i planovi koji uopće nisu bez veze, nego čak i imaju smisla.

Pitamo se zašto ih takva inspiracija nije uhvatila kad su bili na poziciji da učine nešto dobro i korisno za uslugu teretnog prijevoza, zašto nisu povećali obim prijevoza, naplatili dugovanja od stranih željezničkih uprava i predložili rješenja za izlazak iz problema u kojima se HŽ Cargo nalazi.

Vežano uz Pravilnik koji je nakon savjetovanja objavljen u Službenom vjesniku br. 11 od 23. rujna 2013., zasigurno nećemo dopustiti da se na ovakav bezobziran način radnici proglašavaju viškom, a oni koji su nas doveli u ovakvu situaciju i dalje ostanu zaštićeni, a neki i zaključani u sigurnosti svog novonamještenog ureda koji su uspjeli namjestiti dan prije nego su stopirane investicije za poboljšanje uvjeta rada radnicima i servis klima-uređaja po poslovnica.

Primjedbe koje smo uputili na prijedlog ovog Pravilnika su djelomično prihvaćene, no veliki dio nije. Posebno nam nije razumljivo uvrštavanje članka 29. Temeljnih odredbi Pravilnika o organizaciji, kao i prihvaćanje prijedloga naziva regionalnih područja po stranama svijeta.

Sastanku su osim sva tri člana Uprave, prisustvovali skoro svi direktori poslovnih područja i osim pisano čuli su i usmeno obrazloženje naših primjedbi. O tijeku sastanka se vodio zapisnik, a u zaključku su nabrojene prihvaćene primjedbe SŽH-a.

Naravno, taj zapisnik nikad nije potpisan i primjedbe SŽH nisu u potpunosti uvrštene u Pravilnik.

Dana 4. listopada 2013. Uprava društva je na svojoj redovitoj sjednici donijela odluku o primjeni Pravilnika o organizaciji dok se ne odrede cijene sata rada i koeficijenti za novoformirana radna mjesta.

U konačnici žalosno je da se znajući u kakvoj situaciji se nalazi HŽ Cargo izmišljaju nova radna mjesta, pogoduje se pojedincima i ostale odluke vode tvrtku u još gore stanje, dakle ponašanje pojedinaca je potpuno nestručno i neodgovorno.

Radnici im to oprostiti neće. ■

ŽELIMIR HALIĆ,  
dopredsjednik za područje HŽ Cargo





TOPLICE  
HOTEL



# PONUĐA **TOPLICE HOTELA ZA** **ČLANOVE SINDIKATA** **ZELJEZNIČARA HRVATSKE**



## • Boravak u Toplice Hotelu uz korištenje fizikalnih terapija (HZZO)

- PREGLEDI LIJEČNIKA FIZIJATRA,
- SUHA I PODVODNA MASAŽA,
- ELEKTROTHERAPIJE,
- HIDROGIMNASTIKA U BAZENU,
- LJEKOVITO BLATO (FANGO).

(potrebno je donijeti 2 uputnice, jednu za pregled i drugu za fizikalne terapije)

- Usluge boravka u Toplice Hotelu bez fizikalnih terapija
- Jednodnevni boravci (wellness – hotelski bazen s termalnom vodom, whirlpool, sauna, masaže i tretmani)
- Organizacija svečanosti, domjenaka
- Organizacija radnih sastanaka, seminara

*Dajemo Vam razne mogućnosti plaćanja, ovisno o Vašim mogućnostima: putem mjesečne obustave s plaće, kreditnim karticama na rate, čekovima građana i dr.*

**TOPLICE HOTEL \*\*\***

Antuna Mihanovića 2 , 49217 Krapinske Toplice

Info: 049/202-202, info@toplice-hotel.hr

www.toplice-hotel.hr



# Hoće li odricanje radnika spasiti željeznice?

**Napisala:** dopredsjednica za obrazovanje i međunarodne odnose Katarina Mindum, mag. polit.

Stručnjaci kažu: željeznica je prirodni monopol – najbolje i najsigurnije funkcionira kao jedinstven sistem; željeznica je javna služba i kao takva nikad neće biti u potpunosti ekonomski isplativa. Dokazuju to brojne studije koje su analizirale štetne posljedice prve privatizacije željeznica u Velikoj Britaniji. Uspješne europske željeznice zadržale su povezanost željezničkih društava (Njemačka i Austrija) ili će nakon gorkih iskustava razdvajanja željeznička društva ponovo spojiti ( Francuska).

U Hrvatskoj, uz one u Vladi koji ne brinu za željeznicu tu su i tko zna čime motivirani „radnički predstavnici“ koji ne brinu za radnike. Koriste izraze poput: kriza, teška vremena i odgovornost za bližnje, kako bi prisilili radnike na dodatna odricanja.

Treba imati na umu i sljedeće. Financijska kriza nije nastala 2007., odnosno 2008. godine, ona je stvarana desetljećima, u prvom redu velikim promjenama u udjelima rada i kapitala u korist kapitala. Na ekonomsko stanje u Hrvatskoj, samo manjim dijelom je utjecala pojava i širenje recesije od 2008. godine do danas, jer je naše gospodarstvo relativno skromno povezano sa svjetskim gospodarstvom.

Na stanje u Hrvatskoj, na našu krizu, utjecalo je sve što se događalo i događa zadnjih dvadeset i više godina, od stvaranja države i nametnutog rata od 1991. do 1995. godine, zatim neodgovarajućega modela privatizacije, preko formiranja modela u kojemu su uslužne djelatnosti, posebice financijski menadžment, postale dominantne i gdje su se „mladi“ hrvatski poduzetnici nastojali obogatiti. Željeznica nije ostala pošteđena „isisavanja“ novca. Uz razne FIMI MEDIJE, HGK, HAC imala je svoj AGIT i koješta drugo.

Svi isisavaju, a radnik bi trebao stezati remen. Svi su neodgovorni za upravljačku politiku, a radnik bi trebao preuzeti odgovornost za stanje u poduzeću. Željeznicom upravljaju novopečeni financijski meštri koji slabo poznaju željeznicu.

Radnici priličnog broja europskih zemalja su iz jedne ušli u drugu diktaturu. Bilo iz fašizma ili komunizma ušli su u diktaturu kapitalizma. Postavlja se pitanje ispravnosti nemilosrdne potrage za profitom, u kojoj se ljudi i priroda iskorištavaju kako bi se ostvario profit, a onda ih se bez milosti odbacuje. Postavlja se pitanje vladavine tržišta bez ograničenja na kojem je sve i svatko potrošna roba.

Želimo li spasiti željeznicu? Kako? Smanjenjem plaće i prava radnika? Ima li menadžment veći želudac od radnika? Skuplje režije i namirnice? Već se godinama „štedi“ na uvjetima rada, na zdravlju i sigurnosti radnika. Spašavati se može samo suradnjom, a licemjerno je na suradnju pozivati tek na kraju procesa punog odluka koje pogoduju uništavanju željeznice.

## Operacija uspjela - željeznica pred bankrotom

Roba je kao voda – traži svoj put, ne onaj koji bismo mi htjeli, nego koji njoj odgovara. Ako bismo htjeli »navući vodu na svoj mlin« morali bismo se svojski potruditi, poštujući pri tome određene zakonitosti. Teret i putnike možemo privući nudeći što kraći, što brži, što sigurniji i što udobniji put. Naravno i cijena je bitna.

Problem nastaje kad izvučemo samo cijenu kao osnovni element konkurentnosti. Nuditi što jeftiniji prijevoz često znači uštedjeti na cijeni radne snage i uvjetima rada. Tržišno natjecanje koje zagovara Europska komisija se osim ušteta na radniku svodi i na uštete pri ulaganju u infrastrukturu. Od 2008. do 2012. broj kriznih točaka na željeznici se zbog neodržavanja povećao s 1054 na 1500. To je podatak za jednu europsku zemlju, zemlju koja je dosljedno primijenila europsku željezničku politiku razdvajanja prijevoznika od infrastrukture.

I u Hrvatskoj je situacija slična. Država se odlučila za štednju, za budžet »vitke linije«, neopterećen »debelim« izdvajanjem za željeznicu i druge javne usluge. Za usporedbu, i oni koji pate od bulimije su vitki, ali i bolesni.

## Želimo li stvarno državnu bulimiju?

Naša Vlada, naše ministarstvo, naša Uprava, unatoč dosadašnjim strategijama, planovima i obećanjima, nije ulagala u obnovu infrastrukture koliko je obećala; nije ulagala ni u obnovu voznog parka kako je obećala. Umjesto da ozdrave i ojačaju željeznicu kao okolišno i energetski održiv model prijevoza, kao kičmu gospodarskog motora razvoja (kako god zvuči otrcano, istinito je), oni i dalje o željeznici imaju iskrivljenu sliku. Poput bulimičara koji sebe vide debelima, tako i Vlada misli da za željeznicu izdvaja previše, Uprava HŽ Infrastrukture vidi moguće projekte kao već ostvarene, HŽ Cargo, iako pred bankrotom, sebe predstavlja i vidi kao glavnoga i najvećega prijevoznika ovog dijela Europe, a HŽ Putnički misli da se lukavo riješio međunarodnih linija koje su mu donosile gubitke, a ništa ne čini da zadrži domaće. Prazni vlakovi neće se popuniti sami od sebe, a konkurencija je pred vratima.

Ni svekolika javnost nije pošteđena krivnje. Vozio se ili ne željeznicom, koristio se njezinim uslugama ili ne, svaki građanin Hrvatske izdvaja za željeznicu. Izdvaja kroz nacionalni budžet. I zato bi poput dobroga gospodara morao biti zainteresiran kako se upravlja i gospodari nečim što je financirano njegovim novcem.

## Za 2016. prognoziran oporavak željezničkog prometa

Po procjeni Eurostata u 2016. godini se očekuje oporavak željezničkog prometa. Volumen prometa bi se napokon vratio na onaj kakav je bio prije krize.

Do 2016. godine HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i HŽ Putnički



prijevoz trebali bi smanjiti broj radnika za gotovo 50 posto, željezničke pruge trebalo bi srezati za 350 kilometara, a cijene putničkih karata vlakom povećati 19 posto – to su neke od najvažnijih preporuka Svjetske banke za hrvatske željeznički sustav, a koje su navedene u dokumentu te organizacije nazvanom »Hrvatska: Izvješće o politikama željezničkog sektora«.

Na željeznici bi 2016. godine trebale raditi 6543 osobe u odnosu na 12.466 osoba u 2011. godini.

U 2016. godini u Svjetskoj banci smatraju da bi Hrvatska trebala imati 2282 kilometra pruga u odnosu na 2632 kilometra iz 2011. U toj organizaciji tvrde da bi provedba njezinih preporuka u idućih tri godine učinila hrvatske željezničke tvrtke profitabilnijima pa bi tako 2015. godine HŽ Infrastruktura imala neto dobit od 112 milijuna kuna, HŽ Cargo 25 milijuna kuna dok bi HŽ Putnički prijevoz počeo poslovati s dobiti 2016. godine, kada bi ostvario profit od milijun kuna.

Svjetska banka zato preporučuje korištenja fondovima EU i navodi da je Hrvatskoj na raspolaganju više od 2,4 milijarde eura iz tih izvora od 2014. do 2020. (Procedura je komplicirana i pitanje je koliko će od onog što je na raspolaganju Hrvatska i dobiti – primjerice Bugarska je uspjela dobiti samo 10% onoga što je bilo dostupno).

Snimila je Svjetska banka i prepreke koje stoje na putu Hrvatskoj u stvarnom korištenju tim sredstvima i oporavku željeznice: političke (podobne) a ne stručne i odgovorne uprave, nedovoljan broj stručnih osoba u resornom ministarstvu koje bi se bavilo željeznicom, nepostojanje Nacionalne strategije razvoja prometa (ne samo kao formalnog dokumenta, nego stvarne svijesti o tome kakav promet Hrvatska želi).

## Hrvatska prednjači u broju šefova po kilometru pruge

Analiza Svjetske banke pokazala je da hrvatska željeznička poduzeća znatno zaostaju u odnosu na jednaka poduzeća u drugim zemljama EU pa su po produktivnosti radne snage gotovo dvostruko lošija u odnosu na prosjek 27 zemalja EU, a jako loše stoje i glede produktivnosti vagona. No, zato imaju znatno više šefova po kilometru pruge nego druga željeznička poduzeća iz Europske unije.

Studija je izrađena 2012. godine kao doprinos planu restrukturiranja koji je Vlada istodobno pripremala, te naglašava tri ključna izazova.

Prvo, kako se pobrinuti da Vlada dobije vrijednost za novac koji daje HŽ-u te da se on više usmjerava u buduće investicije u sektoru, a manje za pokrivanje troškova poslovanja? Drugo, kako osigurati održivost željezničkih poduzeća HŽ Infrastrukture, HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, time što bi postali manje ovisni o državnim sredstvima i konkurentni na otvorenom tržištu EU? I treće, kako postići da pravni okvir EU ide na ruku Hrvatskoj, što uključuje i pitanje kako iskoristiti sredstva iz Strukturnih fondova EU za neophodnu modernizaciju željezničke mreže i postizanje boljih poslovnih rezultata primjenom ugovornih poticaja koje omogućuju željezničke direktive EU?

## Zanemarena pozicija Hrvatske kao »vrata« prema Srednjoj i Južnoj Europi

»Hrvatskoj se nudi jedinstvena prilika da iskoristi pristupanje Europskoj uniji te osnaži svoju ulogu 'vrata' prema

Srednjoj i Južnoj Europi, kroz razvoj prometno-logističkog sustava koji bi glatko povezoao luke, željeznicu i drugu prometnu infrastrukturu. U tom kontekstu se željeznice u Hrvatskoj moraju prilagoditi ne bi li bile kadre dati svoj doprinos kao lokomotiva rasta hrvatskoga gospodarstva.«, istaknuo je Hongjoo Hahm, direktor Svjetske banke za Hrvatsku.

Tokovi prometa se mijenjaju. Dnevno dva milijuna vozila prevozi robu iz Turske. Robu iz Azije za Europu 4. koridor uskoro neće moći gutati. Dok Hrvatska vlada i resorno ministarstvo (u stvarnosti dvoje- troje ljudi) muku muče s formalnom izradom strateškog dokumenta Nacionalne strategije razvoja prometa bez ambicija da prometni sektor Hrvatske do 2020. zabilježi ikakav stvaran pomak koji bi koristio hrvatskim građanima (učinkovit javni gradski prijevoz - gradovi rasterećeni od osobnih automobila, otklon prijevoza tereta s cesta u korist željeznice i vodenih putova, učinkovito povezivanje gradova i izoliranih dijelova države i dr.), u Hrvatsku stižu privatni stratezi kojima nije važno hrvatsko tržište, ni mađarsko, nego tranzitni pravci kojim će povezati Tursku i zemlje Europske unije.

Tako će se država riješiti Carga, a u rješavanju Putničkog pomoći će joj najavljena obnova infrastrukture zbog koje će i drugi operateri naći interes prijevoza naših putnika željeznicom i najavljenim promjenama vezanim uz Obvezu pružanja usluga javnog prijevoza putnika željeznicom, do sada reguliranom Uredbom (EZ) br. 1370/2007, koja je subvencionirana iz nacionalnog budžeta, a koji također može otići u ruke stranih operatera. Obveznim postupkom nadmetanja otvara se domaći putnički javni prijevoz (do sada je bila moguća izravna dodjela usluga iz PSO lokalnom operateru). Kod promjene vlasnika, obavezan je prijenos osoblja, no socijalne standarde treba uključiti u dokumente o prodaji.

## ...to će biti tek 2019....to se nas ne tiče«...

Hrvatska je jedna od rijetkih europskih zemalja koja ne treba brinuti zbog odredbi 4. željezničkog paketa Europske komisije.

Hrvatska je Zakonom o željeznici već liberalizirala domaći putnički promet, uništila je sve prirodne veze i koordinaciju između željezničkih društava potpunim razdvajanjem, po čemu će ministar Hajdaš Dončić ostati zapamćen u povijesti kao onaj koji je dokrajčio HŽ - Hrvatske željeznice.

Čini se da samo sindikati prate željezničku politiku Europske unije. Komisija je predložila 3. paket i on je izglasan, a da parlamentarci nisu ni znali za što glasuju i kakve će biti posljedice.

...to će biti tek 2019....to se nas ne tiče«...

Europarlamentarci ne glasuju uvijek u skladu s nacionalnim interesom nego u skladu sa stavom političke struje u kojoj djeluju na razini Europske unije.

Mnoge države, točnije njihovi prijevoznici i upravitelji infrastrukture udruženi u udruhu CER, a i brojna resorna ministarstva i sindikati udruženi u ETF, pobunila su se protiv političkih mjera iz četvrtog paketa jer će država imati samo troškove, a ne i korist. Što se dešava i što će se desiti s željeznicom u Hrvatskoj nikoga iz političkih krugova nije briga. Ni javnost nije zainteresirana. Ni uprave nije briga jer imaju osiguranu odstupnicu, a i bonusima su motivirani za „uspješno restrukturiranje“: 500 radnika manje – pljas, stiže bonus glavnom menadžeru; 700 radnika manje – pljas, bonus zagantiran.... ■



## Održan Izvršni odbor

# EUROCADRES - a

Sindikata željezničara Hrvatske bio je domaćin sastanka Izvršnog odbora Eurocadresa održanog u Zagrebu 10. i 11. listopada 2013. u hotelu Palace.

Da podsjetimo, Eurocadres je organizacija koja predstavlja gotovo 6 milijuna stručnog i rukovodećeg osoblja (P&MS) koji su povezani preko raznih sindikalnih organizacija diljem cijele Europe, pa tako i naš sindikat ima predstavnik u Izvršnom odboru kao ravnopravan partner.

Jedna od tema Izvršnog odbora bila je organizacija Kongresa Eurocadresa koji će se održati 27. i 28. studenoga 2013. u Bruxellesu. Na Kongresu će se birati novo rukovodstvo Eurocadresa - predsjednik, predsjedništvo i izvršni odbor. Osim definiranja pojedinosti za navedeni Kongres, predložen je i nacrt rezolucije koja se odnosi na preuzimanje odgovornosti za jačanje Europske integracije.

Europa i njezina tržišta rada brzo se mijenjaju. Postotak stručnog i rukovodećeg osoblja (P&MS) unutar radne snage u Europi kontinuirano raste. Gospodarstvo koje se temelji na internetu brzo se mijenja, pa se tako mijenjaju i potrebe za novim znanjima i vještinama što ima utjecaj na radne uvjete zaposlenika. Sindikati u kolektivnim pregovorima dakle moraju biti u stanju nositi se s individualnim potrebama P&MS-a. U vrijeme ekonomske krize i političkih previranja građani se pitaju kuda ide europski projekt, pa čak i sama demokracija i socijalni model.

Postoji hitna potreba za jasnim odgovorom sindikata, a tu P&MS može imati određenu ulogu u takvom odgovoru jer oni mogu pridonijeti jačanju europskog socijalnog modela koji se temelji na društvenoj odgovornosti, a u isto vrijeme

pridonosi razvoju inovativnog i konkurentnoga europskoga gospodarstva.

Na tržištu rada zaposlenici su organizirani u sindikate i na taj način sindikati preuzimaju ulogu u socijalnom dijalogu. Ti sustavi za pregovaranje, rješavanje sporova političkim utjecajem i/ili sudjelovanje u procesima donošenja odluka, izgrađeni su na različite načine u većini europskih zemalja. Takve razlike koje su u izvor bogatstva, razne vrste socijalnog dijaloga, kao i europski socijalni dijalog sektorskoj razini, treba ojačati a sindikati moraju u tome igrati jasnu ulogu. Učinkovitost i uspostava socijalnog dijaloga su uvjeti za jačanje radničke solidarnosti i socijalnih prava na tržištu rada, ne ostavljajući jedinstvenom tržištu da bude samo u interesu kapitala, roba i usluga.

U drugom dijelu sastanka bio je riječi o planu rada Eurocadresa za sljedeću godinu. Najvažnija stvar kojom će se organizacija baviti su izbori za EU Parlament. Eurocadres ne podržava ni jednu političku opciju, no napravio je jasna mjerila po kojima će ocijeniti prijedloge i mišljenja stranaka i njihovih kandidata. U svibnju 2014. građani EU-a će glasati na najvažnijim izborima za EU Parlament do danas.

S tim u svezi Eurocadres će uputiti svoje viđenje prioritarnih mjera kojima bi se pomoglo da se ekonomska kriza u Europi čim prije prebrodi, da nova Komisija uspješno provede modernizaciju i jačanje europske ekonomije i socijalne strukture. S pomoću takvih mjera očekuje se da će važnost socijalnog dijaloga imati jak utjecaj na razvoj socijalne uravnoteženosti, uvjeta rada, ravnopravnosti među zaposlenima i na kraju smanjenja broja nezaposlenosti. ■

MLADEN JOJA,  
glavni tajnik





# STALNA konferencija europskih sindikata željezničara

Neposredno nakon Memorijala 26. rujna u Trogiru, strani gosti sudjelovali su na 23. Stalnoj konferenciji europskih sindikata željezničara.

Stalnu konferenciju, koja se održava svake godine u domaćinstvu drugog sindikata, čine sindikati željezničara Mađarske, Ukrajine, Češke, Poljske, Srbije, Slovačke, Rumunjske, Bugarske, Makedonije, Crne Gore, Bosne i Hercegovine i Hrvatske.

Konferencija se održava uz niz pratećih aktivnosti, a osnovni cilj je razvijanje i unapređivanje međusindikalne suradnje i rješavanje pitanja od zajedničkog interesa za razvoj željezničkog prometa, ponajprije u jugoistočnoj Europi.

Ove godine tema je bila "Utjecaj prva tri paketa na željezničke radnike i korisnike prijevoza - ili kako učiniti donositelje odluka i javnost svjesnim opasnosti koje donosi 4. željeznički paket".



# Željeznička sekcija ETF-a u Zagrebu



## Željeznička sekcija o 4. željezničkom paketu

Jesenska sjednica Željezničke sekcije ETF-a koja se u pravilu održava u Bruxellesu, povodom ulaska Hrvatske u punopravno članstvo EU održala se pod pokroviteljstvom gradonačelnika Milana Bandića, 16. i 17. rujna u hotelu Westin u Zagrebu.

S obzirom na to da će 26. studenoga Odbor za promet i turizam Europskog parlamenta glasovati o starim i novim političkim mjerama sadržanim u 4. željezničkom paketu, ETF članice iz brojnih europskih zemalja planiraju organizirati nacionalne akcije s obzirom na glasanje parlamenta.

ETF odbija daljnju liberalizaciju i fragmentaciju u sektoru i želi podsjetiti političare da su željezničke usluge prvenstveno javna služba. Kvaliteta takvih usluga ovisi o kvaliteti radnih mjesta a daljnja liberalizacija neminovno će dovesti u pitanje kvalitetu usluge.

Čak i ako se realnost željeznice djelomice razlikuje od zemlje do zemlje, europski željezničari dijele iste probleme i zabrinutost s obzirom na planove Europske komisije. Europski željezničari su ujedinjeni u odbacivanju željezničkog modela koji ne uzima u obzir željezničke usluge

kao javne usluge nego kao priliku da se zaradi dobit za privatne tvrtke a omalovažava socijalna dimenzija u sektoru.

## Ne snizujte socijalne standarde zbog liberalizacije!

ETF će poduzeti daljnje mjere ako Europski parlament omalovaži radnički glas i ako europski političari ne odbiju reformu koja će umanjiti važnost socijalnih standarda u željezničkom sektoru.

Plaće i radni uvjeti uglavnom su područja na koja se svodi "tržišno natjecanje" između operatera, a to je neprihvatljivo u sektoru kao što je željeznica, gdje je kvaliteta usluga prvenstveno povezana s profesionalnim, stručno isprofiliranim radnicima i kvalitetom radnih mjesta.

## Na tekst 4. paketa pristiglo 2187 amandmana

Na 5 glavnih zakonskih tekstova Europske komisije, sadržanih u 4. željezničkom paketu, članovi Europskog parlamenta predložili su izmjene kroz ukupno 2187 amandmana.

Prometni odbor Europskog parlamenta raspravljao je o njima 14. listopada. ■

KATARINA MINDUM





## Održan završni sastanak u okviru projekta CIMIERS

Sindikalisti iz španjolskih, poljskih i hrvatskih sindikata željezničara na završnom sastanku u okviru europskog projekta Cimiers - upravljanje komunikacijama i informacijama u željezničkom sektoru, osim o rezultatima projekta i planiranju novih projekata, razmijenili su iskustva o stanju u željeznicama svojih zemalja.

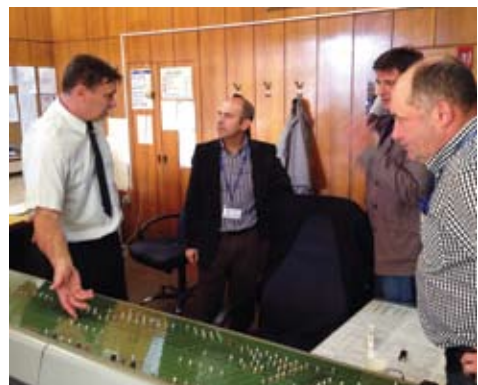
Bilo je zanimljivo čuti o detaljima zaštitnih klauzula za radnike iz socijalnog ugovora koji su sindikati potpisali s vlasnicima uoči privatizacije PKP Carga u Poljskoj. Jednako je bilo zanimljivo usporediti ustroj društva infrastruktura u željeznicama Španjolske i Hrvatske. Ono što u španjolskim okolnostima ima logike, u hrvatskim zvuči poput narodne „vidjela žaba da se konji kuju pa i ona digla nogu“.

Španjolska u infrastrukturi ima dva direktora i dva dijela poduzeća. Je-

dandio predstavlja željeznicu velikih brzina, a drugi klasičnu željeznicu. Samo iz dijela infrastrukture u kojem su željeznice velikih brzina izdvojeno je građenje i održavanje pruga, a ostavljen nadzor nad održavanjem pruga. Potpuno logičan potez ako znamo da su pruge velikih brzina u Španjolskoj novoizgrađene.

S druge strane, po izvješću ministarstva, glavna karakteristika postojećih infrastrukturnih kapaciteta u Hrvatskoj je dotrajalost. Više od 60% ukupne duljine željezničke mreže danas je izvan ciklusa održavanja, što znači da je prosječni uporabni vijek pružnoga 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 dinamici remonta iznosi oko 1.500 km. Na tim dionicama pruga ugrađen je materijal star 20, 30 i više godina.



U ovakvim okolnostima izdvajanje sržnih djelatnosti u kćerinske tvrtke i njihova moguća privatizacija govori da je jedina misao vodilja smanjiti brojčano stanje radnika u HŽ infrastrukturi pod svaku cijenu. ■



## ■ SEKCIJA MLADIH

### Konferencija mladih ETF-a u Zagrebu

U Zagrebu se 14. i 15. listopada 2013. u hotelu Westin održava konferencija mladih radnika članova ETF-a zaposlenih u transportnom sektoru.

Više od 80 sudionika iz brojnih europskih zemalja prvog dana konferencije analizirala su četiri područja rada. S obzirom na krizu na europskim tržištima rada i visoke stope nezaposlenosti u njihovoj dobi, u brojnim dokumentima mladi se spominju kao “generacija beznadnih”.

Vrlo brzo se na konferenciji je razvio plan akcije koji pokazuje da ne postoji nešto takvo kao “beznađe”. Jasni ciljevi kampanje i akcijski planovi omogućit će sindikalnim aktivistima prevladavanje izazova predstavljenih radnim grupama u vrlo širokom rasponu dodirujući probleme kao što su sigurnost zaposlenja, ravnopravnosti spolova, klimatske promjene i prava žena. Temelj će biti jaka paneuropska mreža koja dopire do brojnih kolega i globalno ih povezuje.

“Povratne informacije koje dolaze iz radnih skupina bitne su za informiranje i razvoj politike Tajništva ETF-a. Ne moramo uvijek biti u mogućnosti ugoditi svim tim nevjerojatnim prijedlozima, ali budite sigurni da će Izvršni odbor ETF-a biti upoznat s ovim snažnim doprinosom konferencije i njenih sudionika”, rekao je Eduardo Chagas, glavni tajnik ETF-a.

Drugi dan konferencije biralo se vodstvo sekcije mladih ETF-a. Na kongresu usvojena promjena statuta omogućila je mladima izbor i uključivanje njihovih predstavnika u tijela i sekcije ETF-a. ■

SANDRA ČIDIĆ,  
predsjednica Sekcije mladih

Temelj će biti jaka paneuropska mreža koja dopire do brojnih kolega i globalno ih povezuje.





## ■ ŽENSKA SEKCIJA

### Sa Ženskom sekcijom u Rastoke

“Odosmo do vodopadaha. Nemogu opisati miline tih prizorah, bljeskajućih se u debeloj mjesecini. Putniče, dođi te vidi!” Tako je Adolf Veber Tkalčević, filolog i putopisac 1860. godine opisao vodeničarsko naselje Rastoke.

Naše su članice 7. rujna 2013. u organizaciji podružnice Ženske sekcije iz Rijeke putovale na izlet u Rastoke.

Na izletu je bilo oko pedeset članica iz podružnica Rijeka, Ogulina, Pule i Zagreba. Kolegice iz Zagreba, Rijeke i Pule vlakom su došle do Ogulina, odakle je organiziran autobus za Rastoke. Uz pratnju stručnog vodiča prošetale su Rastokama gdje su se uske staze, drveni mostovi i tradicionalni objekti stopili u prirodni izvorni ambijent.

Nakon zanimljive šetnje Rastokama gdje su malobrojni žitelji uložili puno truda, sredili svoje kuće, dotjerali imanja, uzgajili cvijeće i svoje selo pretvorili u raj, ugodno druženje nastavljeno je u restoranu Mirjana gdje je organiziran ručak.

Nakon ugodnog druženja u ovom prekrasnom ambijentu – svi su se malo opustili od užurbanog života prepunog privatnih i poslovnih problema, napunili “baterije” i krenuli svojim kućama – sretni zbog ugodno provedenog vremena.

Svima je potrebno, barem na kratko – opustiti se od svakodnevice i uživati u ljepotama koje zbog okupiranosti drugim stvarima najčešće ne primjećujemo.

Izlet je završio pitanjem – kada i gdje idemo sljedeći put?

Sekcija žena 23. studenoga 2013. godine – organizira, sada već tradicionalan posjet našem “gradu Heroju” Vukovaru. Program će biti poslan svim našim povjerenicima i svi ste pozvani – pridružite nam se! ☺ ■

GORDANA SVETIĆ,  
zamjenica predsjednice Sekcije žena







## Druženje područnica Regije sjever

U petak 26. srpnja 2013. godine u poslijepodnevним satima na Dravi kod Kuršanca u Međimurju organizirano je druženje članova područnica SŽH Čakovec, Varaždin, Zabok i TPVV Varaždin. Ovoga puta nositelj organizacije bila je Područnica Čakovec u suradnji s Centralom SŽH.

Pedesetak članova SŽH iz regije Sjever i gosti iz Centrale u dobrom raspoloženju i uz kulinarske specijalitete lijepog Međimurja potvrdilo je važnost druženja i zajedništva, naročito u ovim vremenima.

Odigrana je i nogometna utakmica između ekipa iz Čakovca i Varaždina koja je završila na najbolji mogući način, i to 4:4. Uz nogometnu utakmicu članovi ili bolje reći članice zabavljale su se visećom kuglanom, kartanjem i vožnjom čamcem po rijeci Dravi. Druženje se nastavilo plesom i pjesmom uz živu muziku i do kasno u noć. Jedino što preostaje za reći je to da trebamo ovako nastaviti i da sljedeći put očekujemo dolazak članova u većem broju. Lijep je doživljaj osjetiti zajedništvo sa svim tim ljudima. Ovakvi susreti ostaju u sjećanju sa žarkom željom da se što prije ponove.

Zahvaljujemo svim članovima na dolasku i nadam se da su uživali! ■

IVAN DODLEK,  
glavni povjerenik Područnice Čakovec

Lijep je doživljaj  
osjetiti zajedništvo  
sa svim tim ljudima





## Izlet u Nacionalni park Plitvička jezera

Još jedno uspješno druženje članova Sindikata željezničara Hrvatske organizirala je Podružnica Split u subotu 12. listopada 2013.

Putovanje smo započeli dogovorom uz kavu i ostale tekućine caffe bara Amigo u Prgometu uz dobro raspoloženje i malo sunca na nebu.



Zaustavljanja na putu bilo je radi odmora i dogovora, i oko podne eto nas ispod slapova. A što smo se naftografirali!

A onda šetnja uz jezera par kilometara pa vožnja brodom pa "vlakićem". Sto čuda!



I kao obično završili smo u nekom restoranu – ničega nije falilo, čak je i ostalo. Neki su i zapjevali. U planu je, kažu, uskoro novo druženje. Jedva čekam ('ko će to opet izdržati?'). ■

SREĆKO GRGIĆ,  
glavni povjerenik podružnice Split





Rijeka

## Nastavljen ciklus sindikalnog obrazovanja

U rujnu i listopadu o. g. održani su jednodnevni seminari za sindikalne povjerenike i članove iz podružnica Split, Knin, Ploče, Zadar, Rijeka, Ogulin, Karlovac, Slavonski Brod i Novska. Osnaživanje članova SZH neformalnom edukacijom, poticaj je aktivnom sudjelovanju u sindikalnom radu, zaštiti radničkih prava, unapređenju uvjeta rada i sigurnosti radnih mjesta te jačanju vještina suočavanja i borbe s posljedicama krize.

Komunikacijske vještine, timski rad, ljudska, radnička i sindikalna prava neke su od tema koje se obrađuju na seminaru.



Ogulin i Karlovac



Ogulin i Karlovac



Uvijek je korisno znati kako prepoznati i izbjeći greške u komunikaciji koje dovode do nesporazuma, neprijateljstva, ljutnje, depresije i svih ostalih vidova negativnog ponašanja, jer takva ponašanja stvaraju negativne projekcije za našu budućnost - ograničavaju nas i udaljavaju od onog što želimo u bilo kojem području života.



Slavonski Brod i Novska



Split, Knin i Ploče



Split, Knin i Ploče

U planu je održavanje seminara za sindikalne aktiviste iz podružnica Zagreb Glavni i Zagreb RK 24. listopada te Osijek 30. listopada ove godine.

Podsjećamo, jednodnevni seminari, prema regijama, namijenjeni su:

- članovima povjerenstva podružnice
- izabranim i imenovanim povjerenicima ZNR, RV
- regionalnim koordinadorima
- članicama Ženske sekcije
- članovima Sekcije mladih
- članovima podružnice. ■

KATARINA MINDUM

## ■ PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA

# 10 glavnih razloga zbog kojih radnici mrze svoj posao

Nema tog tko svaki dan dolazi na posao s istom razinom angažmana, motivacije i strasti. No, ako više od nekoliko zaposlenika obično dolazi umorno, pod pritiskom i nemotivirano, je ozbiljan problem.

Izostanak volje za radom koji postaje model ponašanja s vremenom će stvoriti vrlo nezadovoljnog radnika koji tako neće moći pridonijeti ni timu ni samoj tvrtki.

Gotovo tri četvrtine zaposlenika nema motivacije za svoj posao, pokazala je studija trening centra Dale Carnegie. Manjak angažiranosti, volje i motivacije prvi su znaci nezadovoljstva zaposlenika, koji u tom slučaju obično vrlo malo pridonose firmi, ali i cijelom timu, piše Ilya Pozin, kolumnist za Inc, Forbes i LinkedIn.

ON DONOSI 10 RAZLOGA ZAŠTO LJUDI MRZE SVOJ POSAO

### 10. Misle da je trava zelenija kod susjeda

Sazna li zaposlenik da njegov prijatelj radi u drugoj firmi za koju kaže da je super, vjerojatno će i sam poželjeti bolje mjesto. Posebice ako taj prijatelj ima bolje uvjete i atmosferu.

### 9. Njihove vrijednosti nisu u skladu s načelima tvrtke

Nezadovoljstvo će s vremenom sve više rasti ako zaposlenik ne vjeruje u ono što tvrtka promiče.

### 8. Ne osjećaju se cijenjeno

Koliko god radili, ne dobivaju tapšanje po ramenu, ni obično hvala, a kamoli novčane stimulacije. U ovakvim slučajevima, zaposlenici će itekako biti nezadovoljni, shvaćajući da se njihov trud, napor i vrijeme nimalo ne cijene.

### 7. Posao im je nesiguran

Vrlo je lako ne voljeti svoj posao ako znate da biste ga lako mogli izgubiti u narednih par mjeseci. Pro-lazi li tvrtka kroz teško razdoblje, isto će se odraziti na zaposlenicima. Željete će potražiti sreću na drugom, stabilnijem mjestu.

### 6. Nemaju mjesta za napredak

Jednom kada dosegnu "plafon" u svom napredovanju i ostanu na njemu, ne učeći nove stvari, ne mijenjajući ništa i znajući da će to raditi narednih desetljeća, nezadovoljstvo i nemotiviranost rast će sve više. I prvom prilikom, ovi zaposlenici će otići.

### 5. Nezadovoljni su s plaćom

Nema veće ubojice strasti za radom od plaće koja iznosi daleko manje od one koju zaposlenik osjeća da zaslužuje.

### 4. Previše je ograničenja

Pravila su dobra, no ako ih je previše, mogu uništiti tim, kreativnost i bilo kakav razvoj. Nemogućnost vlastitog odlučivanja u svakom zaposleniku ubit će volju za napretkom.

### 3. Stalno je sve isto

Ako nema novih izazova na radnom mjestu, znanja i prepreka za savladati, motivacija će sustavno padati.

### 2. Nestalo je strasti za poslom

Velika je razlika između krilatica "živim da bih radio" i "radim da bih živio", piše Ilya. Danas mnogi zaposlenici ne biraju posao jer im je stalo samo da ga imaju. No ako nema strasti ni ljubavi prema onome što rade, vrlo brzo će se to odraziti i na rezultate tvrtke.

### 1. Šef im je katastrofa

Loše upravljanje i menadžment mogu i najmotiviranije te najplaćenije baciti na rub očaja. Kritiziranje, loša komunikacija, vrijeđanje i otvoreno pokazivanje nezadovoljstva osobine su koje stvaraju kontraefekt. Razgovor sa zaposlenicima o problemima donijet će mnogo više. ■



