

VIJESTI

SINDIKAT
ŽELJEZNIČARA
HRVATSKE



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

da j da moj tata
ne ostane
bez posla

Sretan i blagoslovljen Božić te
uspješna 2014. godina!



SADRŽAJ

Vijesti

- Glasovanje o 4. željezničkom paketu **4**
- HŽ Fond **6**
- Izmjene pravila o dodjeli pomoći iz Fonda solidarnosti **7**
- Zar opet robovi **8**
- TPVV **8**

IZ HŽ INFRASTRUKTURE

- Izrada novog Pravilnika o službenoj odjeći i osobnim zaštitnim sredstvima za HŽ Infrastrukturu **9**
- Povjerenstvo za dodjelu stanova HŽ Infrastrukture započelo s radom **9**

- U HŽ Infrastrukturi novi Parvlnik o organizaciji i sistematizaciji **10**

IZ HŽ PUTNIČKOG

- Potpisan Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. **10**
- Kolotečina Putničkog prijevoza **11**

IZ HŽ CARGA

- Održani skupovi radnika i sastanak regionalnih predstavnika SŽH **12**
- Poslane poruke upozorenja, HŽ Cargo je i vaša odgovornost **13**

Tema broja

- HŽ Fond je izvrsna ideja, ali potrebna su i dodatna rješenja **14**

Međunarodna suradnja

- Novi EU projekt za željezničare **16**

Vijesti iz sekcija

- ŽENSKA SEKCIJA** **18**
- Posjet Vukovaru - Gradu heroju **18**

Vijesti iz podružnica

- Zagreb Ranžirni kolodvor – na čekanju **20**
- Završen ciklus sindikalnog obrazovanja 2013. **21**
- Tin-express za dječji osmijeh **22**

Zanimljivosti

- PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA** **23**
- Prepoznaj burn-out **23**
- Mali miš sve vidi, sve čuje **26**

Riječ predsjednika



Poštovane članice i članovi Sindikata željezničara Hrvatske, evo pri kraju smo još jedne godine koja je doista bila naporna. Neprestane izmjene Pravilnika o organizaciji i stalni pritisak na smanjenje broja radnika traju i dalje. Za sada smo uspjeli spriječiti klasične otkaze

i tjeranje radnika na ulicu, a za postizanje tog cilja učinili smo određene ustupke za koje smo smatrali da su vrijedni toga.

Do kraja godine još je dosta nepoznanica. Potrebno je riješiti pitanje položaja radnika, u HŽ Infrastrukturi donijeti Pravilnik o organizaciji a čekaju nas i pregovori po 5. aneksu Kolektivnog ugovora u Terzuzecu, završetak javnog natječaja za rad u HŽ Infrastrukturi o čemu će ovisiti opstanak društva. No najteže stanje je u HŽ Cargu d.o.o. u kojem ne vidimo pomake u dobrom smjeru. Bojim se da će potezi vlasnika biti jako rigorozni po položaj radnika. Potrebna je dobra

analiza i moramo zajedno naći odgovor na što ćemo pristati a na što ne jer o našim odlukama ovisit će i opstanak HŽ Carga d.o.o. O rješavanju problema u HŽ Cargu ovisit će i sudbina Agita d.o.o. i svih ostalih društava kojima je HŽ Cargo vlasnik. Bit će naporno i teško je predvidjeti rezultat, no vjerujem da će dobar dio rješenja ovisiti o nama, o svim članovima sindikata i svim ostalim radnicima.

Naša jedina snaga koja može spasiti radna mjesta i radna prava je zajedništvo, solidarnost svih radnika i vjerujte mi to je jedini razlog zbog čega su nas do sada slušali i prihvaćali naše prijedloge.

Sve više je vidljivo da ćemo morati organizirati industrijske akcije jer sljedeća godina će nam donijeti sigurno nove promjene i daljni pritisak na radna mjesta i radna prava.

I na kraju svim članicama i članovima, vašim obiteljima te svim čitateljima naših Vijesti i onima koji slave želim čestit i blagoslovljen Božić i sretnu i uspješnu novu godinu.

Svima vama želim sigurno radno mjesto i redovitu i poštenu plaću. ■

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



Glasovanje o 4. Željezničkom paketu

Četvrti željeznički paket: Do poboljšanja na tržištu putničkih usluga ukidanjem ulaznih barijera

Glasovanje o 4. željezničkom paketu u Odboru EP za promet je odgođeno s 26 studenog na 17. prosinca. Odgoda ne čudi jer u pitanju je politički stup 4. paketa (PSO propisi i Uredba o otvaranju/ razdvajanju tržišta). Dok su velike političke stranke u Europskom parlamentu podijeljenog stava oko Direktive o razdvajanju / otvaranju tržišta i odgodom pokušavaju doći do kompromisa, Europska komisija je vršila pritisak da do odgode ne dođe jer zbog skorih parlamentarnih izbora samo želi da 4. paket čim prije krene u 1. čitanje.

Odbor za promet i turizam odobrio je mjere za poboljšanje usluga u domaćem željezničkom putničkom prijevozu otvaranjem ugovora o javnim uslugama većoj konkurenciji. Omogućavajući prijevoznicima pravedniji pristup infrastrukturi i usklađivanjem certifikata o sigurnosni namjerava se poboljšati interoperabilnosti i dobiti novi i brži inovativni željeznički vozni park.

Novim pravilima želi se osigurati da ugovori o javnim uslugama pruže najbolju moguću vrijednost za novac. To se želi postići ograničavanjem njihove veličine i osiguravanjem da se bez opravdanja ugovori ne mogu dodijeliti izravno. Također se želi olakšati ulazak novih operatora na željezničko tržište, dajući im pravedniji pristup infrastrukturi. Konačno, novim pravilima bi se pojednostavio postupak za potvrđivanje sigurnost novog voznog parka i postupno prenijela odgovornost certificiranja na Europsku željezničku agenciju.

Certificiranje

- Kako bi se smanjila birokracija i troškovi vezani za certificiranje vozila, nakon četverogodišnjeg prijelaznog razdoblja Europska željeznička agencija će biti odgovorna za certificiranje vozila koja se stavljaju na tržište. Uspostaviti će se jasna raspodjela zadataka između Agencije i državnih vlasti u prijelaznom razdoblju. Agencija može povjeriti određene zadatke i odgovornosti nacionalnim tijelima za sigurnost na temelju ugovornih sporazuma, ali će morati donijeti konačnu odluku u svim postupcima autorizacije.

- Kako bi željezničkim tvrtkama smanjila teret oko certifikata za sigurnost, nakon četverogodišnjeg prijelaznog razdoblja Europska željeznička agencija će biti odgovorna za izdavanje jedne jedinstvene sigurnosne potvrde na svim željezničkim operaterima s iznimkom na "izoliranim mrežama" (Baltičke zemlje). U tom razdoblju će od nacionalnih sigurnosnih tijela postupno preuzeti odgovornost za izdavanje sigurnosnih certifikata. Podjela odgovornosti i zadataka između Europska željezničke agencije i nacionalnih sigurnosnih tijela će se također dovesti u red.

Ugovor o javnim uslugama

- Države članice mogu nastaviti dodjeljivati ugovore o javnim uslugama za željeznički putnički prijevoz izravno, ali pod određenim uvjetima. Nadležno tijelo za dodjelu biti će obvezno opravdati kako izravna dodjela može zadovoljiti kriterije učinkovitosti, kao što su točnost usluga, ekonomičnost, frekvencija vlakova, i zadovoljstvo kupaca.
- Ako se ovi zahtjevi ne ispune, regulatorno tijelo može obvezati da nadležno tijelo dodjeli ugovore kroz raspisivanje natječaja. Postavljen je rok za postupan prelazak na tržišno nadmetanje do 2022. godine.
- Kako bi se osiguralo da su novi članovi i manji operatori sposobni ispuniti ugovor o javnim uslugama treba se, na temelju nacionalnog volumena tržišta željezničkog putničkog prometa u okviru ugovora o javnim uslugama, odrediti u državi članici minimalni broj ugovora o javnim uslugama koji se dodjeljuju.
- pružanje željezničkih usluga će biti predmet otvorenog pristupa, ali za pravce obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama pristup može biti ograničen ako regulatorno tijelo odluči, na temelju ekonomske analize, da će to negativno utjecati na održivost javnih službi. U slučajevima u kojima države članice odluče za javnom nadmetanju za ugovore o javnim uslugama, države članice mogu blokirati slobodan pristup za operatore.
- U slučajevima u kojima se države članice odluče za javno nadmetanje za ugovore o javnim uslugama, države članice mogu blokirati slobodan pristup operatorima.

Upravitelji Infrastrukture i operateri

- Države članice mogu birati između integrirane strukture s jednim holdingom za željezničkog operatera i upravitelja infrastrukture ili razdvajanja upravitelja infrastrukture i operatera, kako bi se izbjegli sukobi interesa i osigurao fer pristup infrastrukturi za sve operatore.

Nacrt teksta propisuje uvjete koji se moraju ispunjavati, uključujući i strogi zahtjev za financijskom transparentnošću i odvajanjem računa u slučaju integriranih holding struktura.

- Ako ti uvjeti nisu ispunjeni, Komisija može pokrenuti prekršajni postupak, a druge države članice mogu ograničiti pristup svojim tržištima željezničkom operateru za kojeg se smatra da je u suprotnosti s pravilima.

Slijedeći korak

Zastupnici Europskog parlamenta iz Odbora za promet odobrili su izvješće i dali mandat pregovaračkom timu Parlamenta s ciljem pokretanja pregovora s Vijećem. Prvo čitanje se očekuje krajem veljače 2014.

4. željeznički paket - TEHNIČKI STUP

Tehnički stup 4. Željezničkog paketa definira uvjete za usklađivanje tehničkoga i operativnoga željezničkog sustava, uvjete za sigurnost u željezničkom prometu uključujući zadaće dodijeljene Europskoj željezničkoj agenciji, koje imaju izravan i neizravan utjecaj na zaštitu i zdravlje i sigurnost željezničkog radnika na poslu.

Ljudski faktor je - pored tehničkih standarda - od velike važnosti za željeznicu i njegovo prepoznavanje u europskom zakonodavstvu smatra se preduvjetom za siguran željeznički sustav u Europi.

Sigurnost željeznice je ključni prioritet unutar cijele rasprave o razvoju ERA - europske željezničke agencije i uspostavljanju europskoga zakonodavnog okvira za željeznički sektor.

Katastrofalne nesreće kao one u Viareggiu/ Italija, u Španjolskoj ili Francuskoj kao primjeri pokazuju važnost održavanja, kao i važnost ljudskog faktora, što između ostalog znači i uvjeta u kojima radi željezničko osoblje sa zadacima relevantnim za sigurnost. Dobro obučeno i motivirano osoblje, osobito osoblje sa sigurnosnim zadacima bitno je za sigurnost željezničkog prometa. Često se sigurnost u željezničkom prometu povezuje samo s tehničkim pitanjima. Međutim ljudski faktor je također relevantan. ■

S ENGLSKOG PREVELA KATARINA MINDUM



Ponovo aktualni , Ugovor o radnopravnoj zaštiti i HŽ Fond

Željeznički fond osnovan je kao jedan od modela dobrovoljnog zbrinjavanja viška radnika i bio je organiziran u HŽ Holdingu d.o.o. sve do ukidanja tog društva 31. listopada 2012. godine.

ŽF je utemeljen na:

- Ugovoru o radnopravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza (od 4. svibnja 2006. godine) i
- Odluci Uprave HŽ Holdinga d.o.o. (od 8. svibnja 2007. godine)

Željeznički fond u HŽ Infrastrukturi

Željeznički fond se od 1. studenoga 2013. godine organizira u HŽ Infrastrukturi d.o.o. kao pravnom slijedniku društva HŽ Holdinga d.o.o. , sukladno Sporazumu kojeg su 31. listopada 2013. godine sklopile Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Carga d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Završetkom postupka usklađivanja akata koji reguliraju rad Željezničkog fonda donošenjem 3. Aneksa Ugovora o radnopravnoj zaštiti i novog Pravilnika o radu Željezničkog fonda, te imenovanjem tijela Fonda, stvoreni su svi preduvjeti za nastavak funkcioniranja Željezničkog fonda u koji se i nadalje mogu dobrovoljno zbrinjavati radnici sa liste tehnološkog viška u HŽ Infrastrukturi d.o.o., HŽ Putničkom pri-

jevozu d.o.o. i HŽ Carga d.o.o., te njihovim ovisnim društvima.

Aneks Ugovora o radnopravnoj zaštiti od poslovno uvjetovanih otkaza potpisali su dana 18. ožujka 2013. godine svi reprezentativni sindikati i Uprave društava HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i HŽ Carga d.o.o.

Najznačajnije izmjene Ugovora o radnopravnoj zaštiti:

- umjesto plaće od 6.000,00 kuna bruto za radnike raspoređene u Željeznički fond maksimalna plaća iznosi 4.000,00 kuna bruto na vrijeme od tri godine. (vrijeme od tri godine je ostalo nepromijenjeno)
 - radnici iz Željezničkog fonda i nadalje se mogu privremeno raspoređivati, prvenstveno u ono društvo koje je radnika rasporedilo u Željeznički fond, a vrijeme rasporeda minimalno može trajati mjesec dana umjesto dosadašnjih tri mjeseca.
- Svako društvo nakon provedenog postupka može zaposliti radnika kojeg je drugo društvo rasporedilo u Fond pod uvjetom da radnik koji se prijavio na natječaj ne ispunjava u potpunosti sve tražene uvjete natječaja.

Zadace Željezničkog fonda su posebno:

1. preuzimanje brige o svim radnicima koji su raspoređeni u Željeznički fond, vođenje svih evidencija, vremenika rada i dr.;
2. traženje posla za radnike koji su proglašeni tehnološkim viškom unutar svih društava potpisnika ovog Ugovora, a u suradnji sa Zavodom za zapošljavanje na tržištu rada;
3. davanje suglasnosti za novo zapošljavanje na neodređeno vrijeme u svim društvima;
4. organiziranje prekvalifikacije i dokvalifikacije za radnike raspoređene u Željeznički fond, u suradnji sa društvima iz kojih su raspoređeni;
5. ispunjavanje preuzetih obveza iz Aneksa ugovora o radu radnika koji su raspoređeni u Željeznički fond;
6. redovito izvještavanje poslodavca koji je radnika rasporedio u Željeznički fond;
7. prikupljanje potrebe za radnicima u svim društvima potpisnicima ovog Ugovora.

Uprava HŽ Infrastrukture imenovala je rukovoditeljicu Upravljanja ljudskim potencijalima Gordanu Vukčević, ravnateljicom Željezničkog fonda na razdoblje od tri godine.

Temeljem odluka uprava HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Carga d.o.o. i HŽ WPutničkog prijevoza d.o.o., te odluka reprezentativnih sindikata, za članove Savjeta Željezničkog fonda imenovani su:

1. Krunoslav Belić, dipl. iur., predstavnik HŽ Infrastrukture d.o.o.
2. Josip Stanković, dipl. iur., predstavnik HŽ Infrastrukture d.o.o., zamjenik predsjednice Savjeta Fonda
3. Željko Kukavčić, dipl. iur., predstavnik HŽ Infrastrukture d.o.o.
4. Ivana Gobac, dipl. iur., predstavnica HŽ Carga d.o.o.
5. Renata Čurić, dipl. iur., predstavnica HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.
6. Mirjana Konjić, dipl. iur., predstavnica SIHŽ, predsjednica Savjeta Fonda
7. Katarina Mindum, mag. polit., predstavnica SZH
8. Josip Tirić, predstavnik SPVH
9. Nenad Mrgan, predstavnik SSH
10. Martin Uremović, predstavnik SHŽ

U današnje vrijeme kad ni jedno HŽ Društvo nije pošteđeno stresnih rasprava o listama potencijalnog tehnološkog viška, dobro je znati koje zaštitne mehanizme je sindikat ispregovario.

Također, prije potpisivanja bilo kakvog dokumenta važno je posavjetovati se sa svojim sindikalnim povjerenikom ili pravnikom. Jednom potpisano teško je ili gotovo nemoguće povući. Radnik uvijek ima na raspolaganju određeni rok za savjetovanje i razmišljanje prije nego odluči potpisati ili ne određeni dokument. ■

KATARINA MINDUM

Izmjene pravila o dodjeli pomoći iz Fonda solidarnosti

Od samog osnutka Sindikata željezničara Hrvatske imali smo fond koji je prvo nazvan Fond za pomoći, a 1999. je preimenovan u Fond solidarnosti. Namjena fonda je pomaganje članovima i njihovim obiteljima u teškim životnim situacijama kada im je svaka pomoć dobrodošla.

Financijskim pravilnikom predviđeno je da član ima pravo na pomoć u sljedećim situacijama:

- bolovanje preko tri mjeseca,
- smrt člana SŽH,
- smrt člana uže obitelji,
- u slučaju teže ozljede na radu i teže bolesti člana SŽH,
- u slučaju elementarne nepogode ako na stambenom objektu imaju štetu.

Izmjenama pravilnika članovi SŽH će moći od 1. siječnja 2014. pomoć dobiti i:

- u slučaju teže bolesti člana uže obitelji (član uže obitelji: supružnik, dijete).

Ostale detalje, kao što su iznosi i potrebna dokumentacija koju treba priložiti za ostvarivanje pomoći možete zatražiti kod svojih glavnih povjerenika podružnica. ■

Izvještaj o isplaćenom broju pomoći i novčanim iznosima za 2013. godinu

Mjesec	Broj odobrenih pomoći	Mjesečni iznos
Siječanj	16	10.500,00
Veljača	26	19.200,00
Ožujak	16	11.700,00
Travanj	24	18.200,00
Svibanj	13	9.600,00
Lipanj	16	12.200,00
Srpanj	9	6.100,00
Kolovoz / Rujan	37	32.200,00
Listopad	14	10.900,00
Studenj	16	16.100,00
Ukupno:	187	146.700,00

ZDENKO ŠARČEVIĆ,
dopredsjednik za Zaštitu na radu

Zar opet robovi?

U posljednje vrijeme u Republici Hrvatskoj se intenziviraju napadi na prava radnika. Sve se to čini pod izgovorom pronalaska rješenja ekonomske krize u kojoj se naša zemlja nalazi. Svjesni smo da pravi razlozi leže zapravo, u očiglednom pokušaju da se stečena prava radnika umanje, oteža njihov odlazak u zasluženu mirovinu te da se »preko leđa radnika« popune financijski nedostaci u proračunima.



Ministar Mrsić u saborsku proceduru uputio je, pa nakon najave svesindikalnog prosvjeda povukao novi Zakon o radu (samo »svojih ruku djelo«) kojim umanjuje ulogu sindikata i kolektivnih ugovora, a radnike posve prepušta (neodgovornim) poslodavcima čineći ih robljem suvremenog doba; Zakon o povremenim poslovima (zakon koji RH dosad nije imala), a na osobe radno angažirane prema tome zakonu, Zakon o radu se ne primjenjuje jer nije riječ o radnom odnosu; te Zakon o mirovinskom osiguranju kojim produžava dob za odlazak u mirovinu na 67 godina (činjenica da bi se to primjenjivalo od 2031. godine ničim ne umanjuje njegovu neprihvatljivost).

Pogodovanje stranom kapitalu

Stranom i domaćem kapitalu priprema se teren u vidu jeftine, obespravljene radne snage i jednostavnog načina otpuštanja, bez ikakvih obveza prema radnicima. Analiza novog Prijedloga izmjena i dopuna Zakona o radu otkriva motive promjena, nedvojbeno nepovoljnih po radništvo. Prijedlog nije

namijenjen u korist domaće javnosti, nego odgovara vanjskim faktorima, od Trojke (MMF, ECB i Evropska komisija) do rejting agencija.

Zakonom o radu iz 2003. pokušalo se ponuditi neke odgovore na dramatične promjene u industrijskim odnosima. Naša javnost se u tom zakonskom rješenju prvi put susrela s temama koje su danas dio manje-više svakodnevnih razgovora (fleksibilizacija, deregulacija, liberalizacija...). Osim unutarnjeg usklađivanja u to vrijeme se javila i potreba usklađivanja s europskim direktivama.

No dok taj Zakon možemo prihvatiti kao pokušaj da se izbalansiraju nejednake pregovaračke pozicije radnika i poslodavaca u tržišno orijentiranom društvu, današnje promjene pokazuju se kao još jedno »sredstvo u rukama vladajuće klase za održanje nepromjenljive klasne strukture«.

Na djelu stara metoda: zavadi pa vladaj

Stručnjaci tvrde da novi Prijedlog dodatno cementira duboku podjelu tržišta rada na dva glavna sektora, primarni i sekundarni – primarni čine stalno i sigurno zaposleni, a sekundarni podzaposleni, to jest radnici koji se zapošljavaju u nestandardnim ili atipičnim radnim odnosima i sve ih je više pa će tako izuzetak uskoro postati pravilo. Rad na određeno i rad na povremenim poslovima poslužiti će kako poslodavcima tako donekle i zakonodavcu, kao potencijalno sredstvo pritiska na stalno zaposlenu radnu snagu u pregovorima s njezinim predstavnicima. Prikrivena očekivanja su da se zaposleni, podzaposleni i nezaposleni okreću jedni protiv drugih. Cilj većine novih mjera je neutralizirati industrijske akcije, ponajprije s pomoću preusmjeravanja radničkog nezadovoljstva prema kompliciranim postupcima mirenja i arbitraža te umrtvljivanjem socijalnog dijaloga koji se često guši nepotrebnim birokratiziranjem.

Sindikalne središnjice, sve do jedne, jasno i glasno su poručile Vladi da



nikada neće pristati na oživljavanje i legaliziranje robovlasničkih odnosa. U dvije godine mandata vladajući su prekršili sva predizborna obećanja. Na Markovom trgu se 5. prosinca 2013. orilo: Dosta je! Ne dirajte Zakon o radu! Ne povećavajte dobnu granicu za odlazak u mirovinu!

Jedinstveni i složni, radnici poručuju Vladi: Ako nemate sluha za radnike, za mlade, za umirovljenike, za nezaposlene, za one koji grade i čine ovo društvo, dobit ćete otkaz. Vi ćete dobiti otkaz.

Sindikalne središnjice će sredinom siječnja 2014. provesti izjašnjavanje članstva o generalnom štrajku. Sindikat željezničara Hrvatske uključiti će se u borbu za očuvanje prava i dostojanstva radnika. ■

ZORAN MARŠIĆ

Uskoro raspisivanje izbora za dopredsjednika Područja rada TPVV-a

Na posljednjoj ovogodišnjoj sjednici Središnjeg odbora Sindikata željezničara Hrvatske dopredsjednik za Područje rada TPVV-a Dražen Drk, podnio je ostavku na dužnost dopredsjednika koja je nakon rasprave prihvaćena. Središnji Odbor će, u skladu sa Statutom i Izbornim pravilima Sindikata željezničara Hrvatske, na svojoj sljedećoj sjednici donijeti odluku o raspisivanju izbora za dužnost dopredsjednika za Područje rada TPVV-a. ■



■ IZ HŽ INFRASTRUKTURE

Izrada novog Pravilnika o službenoj odjeći i osobnim zaštitnim sredstvima za HŽ Infrastrukturu

Dana 28. studenoga 2013. održan je inicijalni sastanak Povjerenstva na kojem je dogovoreno da je potrebno izraditi novi Pravilnik o službenoj odjeći i osobnim zaštitnim sredstvima, s obzirom na to da je trenutačno valjani Pravilnik mijenjan i nadopunjavan čak devet puta. Sljedeći sastanak Povjerenstva trebao bi se održati do kraja sljedećeg mjeseca te bi se tada započelo s izradom novog Pravilnika o OZS-u. Svi koji imaju primjedbe na sredstva iz sadašnjega Pravilnika o OZS-u ili imaju prijedlog kojim bi se novi pravilnik učinio boljim i praktičnijim, mogu ih poslati na e-adresu: zdenko.sarcevic@gmail.com ili na telefaks: 01/ 370-2424. Sve primjedbe i prijedloge priložit će se prijedlogu Sindikata željezničara Hrvatske za izradu novog Pravilnika o službenoj i zaštitnoj odjeći i osobnim zaštitnim sredstvima. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ,
dopredsjednik za Zaštitu na radu

Povjerenstvo za dodjelu stanova HŽ Infrastrukture započelo s radom

Nakon dužeg vremena konačno je 3. prosinca 2013. održan sastanak Povjerenstva za dodjelu stanova na korištenje radnicima HŽ Infrastrukture. Na sastanku je izabran predsjednik Povjerenstva kolega Jakov Rašić i zapisničarka kolegica Ružica Tomić. S obzirom na to da Služba nekretnina nije dostavila popis slobodnih stanova za koje će se raspisati natječaj, sastanak je ubrzo završio te bi se sljedeći sastanak trebao održati u siječnju 2014. godine.

ZDENKO ŠARČEVIĆ,
dopredsjednik za Zaštitu na radu

U HŽ Infrastrukturi novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji

Unatoč stalnim upozorenjima o strane sindikata da se Pravilnik o organizaciji ne može raditi paušalno i preko noći Uprava HŽ Infrastrukture i dalje radi na jednak način. Jedina promjena koja je uvedena u odnosu na dosadašnji način rada je dovođenje nadređenih radnika sa terena i njihovo ostajanje u Zagrebu gotovo dva tjedan. Prema informacijama koje smo mi imali priliku dobiti Prjedlog novog Pravilnika o organizaciji izrađivan je sa jednim osnovnim ciljem a to je smanjivanje broja radnika ispod pet tisuća. Svi ostali kriteriji ostali su sporedni.

Dana 18.12.2013 g. po osnovama zahtjeva sindikata u skladu s Zakonom o radu organizirana je i dodatna rasprava po Prjedlogu Pravilnika o organizaciji gdje smo prije svega tražili informacije o mikrosistematizaciji. Na iznenađenje svih direktor Organizacije i regulacije prometa g. Tihomir Španić uručio nam je mikrosistematizaciju po čijim osnovama će moći dostaviti i konačne primjedbe na pravilnik.

Ovaj pravilnik po našem mišljenju predlaže velike organizacijske promjene u samom funkcioniranju HŽ Infrastrukture koje su djelomično dobro zamišljene i propisane ali izražavamo velike sumnje u sprovedbu istih.

Prjedlozi koji se odnose na ukidanje radnih mjesta i prjedlozi koji se odnose na smanjenje broja izvršitelja po nama nemaju utemeljenja i sigurno će nas dovesti u situaciju nemogućnosti obavljanja rada na siguran i kvalitetan način.

Kroz samu raspravu g. Tihomir Španić za sada ne pristaje i ne prihvaća gotovo niti jedan argument koji smo mu

dostavili osim pojedinačnih slučajeva koje je ostavio za dodatno razmatranje. Na nama je da uputimo konačne primjedbe i upozorimo na sve moguće probleme do kojih će doći ukoliko donesu ovakav Pravilnik.

Sve je vidljivije da smo mi u regulaciji prometa zajedno s našim "dragim" direktorom najveći neprijatelji sami sebi i uvijek prednjačimo ispred svih kada je u pitanju smanjenje radnika i gašenje radnih mjesta. Direktor regulacije prometa uvijek je prvi koji "reže" a svi mi smo skloni nakon smanjenja dokazati da se rad može obaviti bez ukinutih radnika ili smanjenog broja radnika.

Krajnje je vrijeme da svoj rad obavljamo strogo po propisu i dokažemo da se sa ukidanjem radnih mjesta i smanjivanjem broja radnika ugožava sigurnost i kvaliteta rada. Vjerujte da svojim zalaganjem i trudom, radom za dvojicu ili trojicu radnika nećete dobiti zahvalu od Uprave. Upravi HŽ Infrastrukture mi smo samo brojevi čiji zbroj žele smanjiti pod svaku cijenu nicali dobili nagradu i pohvalu od političkih elita koje su ih postavile.

Ono što je najbitnije i što vas se zanima, dali će biti viška radnika, tko će biti višak sigurno će se znati ne samo nakon donošenja novog Pravilnika već i po okončanju kolektivnih pregovora koji su otpočeli.

Sve detaljne informacije o tijeku kolektivnih pregovora i sve informacije koje su vezane za donošenje novog Pravilnika o organizaciji dostavit će mo vam na vrijeme. ■

BRANKO KREŠ

■ IZ HŽ PUTNIČKOG

Potpisan Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Reprezentativni sindikati u HŽ Putničkom prijevozu Sindikat strojovođa Hrvatske, Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske potpisali su novi Kolektivni ugovor s Upravom HŽ Putničkog prijevoza.

Ovaj Kolektivni ugovor obuhvaća prava i obveze svih radnika HŽ Putničkog prijevoza i zadržava dosadašnja prava radnika. Potpisivanjem je završeno pripajanje 1034 radnika HŽ Vuče vlakova i njihovo integriranje u HŽ Putnički prijevoz. Određeni ustupak je učinjen, i to isključivo zbog teške gospodarske situacije:

- neće se isplatiti regres, božićnica i uskrsnica u 2013. i 2014.
- uređena je preraspodjela radnog vremena kako bi se smanjio prekovremeni rad (radniku se može do deset sati mjesečno od mjesečnog fonda prenijeti u sljedeći mjesec)
- radnici koji imaju niži stupanj stručne sprema a obavljaju poslove više stručne sprema ostvaruju pravo na plaću za to radno mjesto umanjenu za 6 %.

Kolektivni ugovor stupa na snagu 31. listopada 2013. i vrijedit će do 1. siječnja 2015. uz obvezu započinjanja novoga kolektivnog pregovaranja u travnju 2014. ■

FRANJO JULARIĆ,
dopredsjednik za HŽ Putnički prijevoz

Kolotečina Putničkog prijevoza

Prema podacima s kojima raspolažemo obujam prijevoza putnika za razdoblje I - IX u padu je za oko 12% dok su prihodi u padu za oko 4%. Međutim uzmemo li u obzir da su početkom nove godine povišene cijene u unutarnjem prijevozu za 15% (unutarnji promet čini većinu prihoda), očito da nije riječ o padu prihoda za 4% već za 19% za prvih devet mjeseci.

Prema broju putnika u vlakovima i na blagajnama vidljivo je da se i u listopadu, studenom i prosincu nastavlja negativan trend.

Uspoređujući posljednjih pet godina uočava se pad prihoda za 20%, i to s poskupljenjima.

Istina je da je pruga veliko gradilište i svjesni smo da se one moraju obnoviti te njihovo stanje dovesti na razinu koja će zadovoljavati, ali isto tako stoji činjenica da organizacija prijevoza putnika za vrijeme remonta pruga ne zadovoljava te da su putnici sve nezadovoljniji i revoltirani našom »sposobnošću organizacije prometa« i stoga u takvim uvjetima sve češće odustaju od prijevoza željeznicom te traže alternativni prijevoz. Čak i oni najvjerniji putnici razočarani su i odustaju od prijevoza vlakom, a zaboravljamo kako je teško pridobiti putnika, a kamo li jednom izgubljenog ponovo vratiti natrag.

Svjedoci smo ukidanja radnih mjesta radnika u proizvodnji i radnika koji drže ovaj tehnološki proces rada na terenu (PPP-1 i P-130) uz istovremeno nagomilavanje radnih mjesta s velikim plaćama koji na žalost ne znaju što je željeznica pa nije ni čudo što nemaju sluha za vapaje putnika.

Ujedno smo svjedoci da je svake godine vozni red sve gori i gori, kao da je u interesu nadređenog kadra da i ovo malo preostalih putnika otjeraju sa željeznice, a zaboravljaju da se najvećim dijelom željeznicom voze putnici s manjom platežnom mogućnosti i da se željeznicom koriste u najvećoj mjeri za odlazak na posao i s posla kao i u školu te dolazak iz škole.

Svjesni te činjenice oni opet slažu vozi red za nekoga drugogaKOGA?

Očito se menadžment negdje usput pogubio i umjesto brige oko smanjenja troškova, bitno im je smanjiti broj radnika. Troškovi se ne smanjuju samo na broju radnika, troškovi se smanjuju i na dnevnicama i službenim putovanjima, troškovima mobitela, leasinga automobila, smanjenju radnika na koeficijentima i sl. Npr. za jednog radnika na koeficijentu možemo zadržati dva, a i više radnika u proizvodnji i radnika koji drže tehnološki proces rada.

Je li moguće da je Upravi bitno samo smanjiti 209 radnika u 2014. godini, a da pri tome nije bitno hoćemo li smanjiti trošak i za koliko.

U normalnom svijetu i normalnim odnosima poslodavcu, a i državi trebalo bi biti bitno koliko se trošak mora smanjiti, odnosno koliko se prihod mora povećati, a ne broj ljudi, jer se s 209 radnika manje može imati različito smanjenje troška što ovisi o kategoriji radnika kojih se broj smanjuje.

Što će se dogoditi kad se smanji 209 radnika u 2014. godini? Iskustvo nam govori da su uvijek višak radnici koji rade, a ne oni zaštićeni.

Kako će onda izgledati vozni red i organizacija prometa u vrijeme remonta pruga?

Hoće li nam novac prolaziti kroz ruke jer ga neće imati tko ubrati? To nam se i danas događa.

S ovakvim rukovodećim kadrom mi u SŽH-u se bojimo da je budućnost radnika i opstanak

HŽ Putničkog prijevoza u nadolazećem vremenu upitna te se iskreno, kao zaposlenik HŽ Putničkog prijevoza koji do mirovine mora raditi još 30 godina, bojim da je moja i egzistencija svih zaposlenika s ovakvim pristupom i odnosom Uprave više nego upitna. ■

FRANJO JULARIĆ,
dopredsjednik za HŽ Putnički prijevoz

■ IZ HŽ CARGA



Održani skupovi radnika i sastanak regionalnih predstavnika SŽH

U Zagrebu je održan sastanak regionalnih predstavnika za područje rada društva HŽ-Cargo, na kojem se raspravljalo o gorućim problemima u HŽ-Cargu. Isto tako doneseni su određeni zaključci i usuglašene mjere koje će poduzimati SŽH u idućem razdoblju.

U svezi s medijskim natpisima o mogućem stečaju Carga, stav SŽH je da je eventualni stečaj za nas potpuno neprihvatljiv i da ćemo se protiv njega boriti svim mogućim sredstvima. Uprava Carga je iznijela zahtjev za smanjivanjem plaća za 25%, što sindikat nije prihvatio. Stav SŽH je da postoje brojni drugi načini kako bi se smanjili troškovi Carga te da smanjivanje plaća radnika može biti samo posljednja a nikako prva opcija. Radnici Carga su se već odrekli velikih novčanih iznosa poput božićnice, uskrsnice, regresa.

- SŽH je uputio oštar prosvjed direktoru tehnologije zbog iznimno loše organizacije prijevoza na terenu a koje za posljedicu imaju; predugo čekanje vlakova-tereta na pripremanju, čekanja raspuštenog bruta na prijevoz po cijeloj mreži HŽ-a, nedostatka i neispravnosti za vožnju prevelikog broja lokomotiva, vožnju dizelskih lokomotiva na elektrificiranim prugama što poskupljuje trošak prijevoza za čak tri puta, neusklađeni zatvori pruga od strane HŽ-Infrastrukture što izaziva dodatne iznimno velike troškove za Cargo.

Prelaskom glavnog povjerenika TPV-a Varaždin Tihomira Sagate u PP ostalo je slobodno mjesto zamjenika člana pregovaračkog odbora u HŽ-Cargu. Na slobodno mjesto jednoglasno je izabran regionalni predstavnik za područje rada HŽ-Carga u regiji Centar Željko Blažan.

Na sastanku regionalnih predstavnika odlučeno je također da se održe skupovi radnika u svim regijama a sve kako bi radnici dobili točne informacije o aktualnostima u Cargu.

Skupovi radnika:

U svim većim centrima HŽ-Carga održani su skupovi radnika. Na navedenim skupovima osim članova SŽH sudjelovali su i brojni drugi zainteresirani radnici.

Na skupovima se razumljivo raspravljalo najviše o planu novog vodstva tvrtke da smanji broj radnika za 1000 do 1500 te da ih većim dijelom zbrine u željeznički fond, također raspravljalo o neisplati plaća, lošoj organizaciji posla na terenu, privatizaciji - sve su to teme o kojima se raspravljalo a o kojima je postignut jedinstven zaključak.

Tko je kriv za uništavanje HŽ-Carga, tko je kriv za lošu organizaciju posla, tko je kriv za katastrofalno poslovanje te zašto se svi ti krivci ne kazne?

Zašto se organizacije i sistematizacije svode samo na oduzimanje brojeva u Excelu do neke virtualno zacrtane brojke umjesto da se obiđe teren te da se po stvarnim potrebama planira broj radnika, zašto se ne radi na planiranju povećanja količine tereta umjesto smanjivanja? Posebno što sve radnike smeta jest činjenica da po cijelom području HŽ-a stoje raspuštena bruta koje se danima ne otprema, dok za plaću nema novaca. Kako ćemo zaraditi plaću ako ne vozimo teret? SŽH i svi radnici postavljaju jasno pitanje vlasniku Carga. **TKO JE KRIVAC ZA UNIŠTAVANJE HŽ-CARGA I TKO ĆE ZBOG TOGA ODGOVARATI?** ■

ŽELJKO BLAŽAN



Poslane poruke upozorenja - HŽ Cargo je i vaša odgovornost

Sindikata željezničara Hrvatske obratio se pismom upozorenja Upravi HŽ Carga, resornom ministru, premijeru Milanoviću koji je ujedno na čelu Vladinog Povjerenstva za željeznicu te saborskim zastupnicima.

Teška situacija u HŽ Cargu nije problem samo željezničara, radnika zaposlenih u ovom društvu. Istina je da će u prvom trenutku na udaru biti radnici, no društvo u cjelini, svi građani Hrvatske plaćat će posljedice »procesa restrukturiranja« HŽ Carga provedenog na način koji vodi u propast, a ne oporavak poduzeća.

Svakim danom situacija u HŽ Cargu je sve teža. Lokomotive su u kvaru i već ugovoreni posao se ne može obavljati, a kamo li ugovarati novi. Dragocjeno vrijeme se izgubilo i zbog naprečac donesene odluke o privatizaciji. U maniri lošega gospodara HŽ Cargo se gura u ruke kupca upitne solventnosti i upitnih namjera.

Umjesto da se prouče potezi uspješnih željezničkih kompanija, hitno nabave rezervni dijelovi za opravak lokomotiva, modernizira i pojednostavljuje proces ugovaranja prijevoza, izradi plan za brži obrt vagona i stimuliraju korisnici za racionalniji utovar i istovar, nova Uprava gubi vrijeme u matematičkom smanjenju broja radnika koje nema opravdanost u količini i vrsti posla.

O spasu HŽ Carga ovisi oko 3500 radnih mjesta, odnosno najmanje 10 000 članova obitelji. Mi smatramo da se HŽ Cargo d.o.o. može oporaviti uz jasno definirane ciljeve, mjere i rokove.

Dugovanja HŽ Carga danas prelaze milijardu kuna, a za sva dugovanja izdana su državna jamstva što bi u

slučaju stečaja predstavljalo enormni pritisak na državni proračun.

U mandatu Vlade i Sabora trebao bi biti zaokret u gospodarenju jedinim željezničkim teretnim prijevoznikom kako bi se zadržao prijevoz tereta željeznicom i očuvala radna mjesta.

Prijevoz tereta željeznicom u cijeloj je Europi prepoznat ekološki najodrživijim i najisplativijim modelom prijevoza. Sindikat željezničara, prije pokretanja industrijskih akcija, želi alarmirati sve zainteresirane, sve koji donose odluke ili mogu utjecati na donosioce odluka.

HŽ Cargo se može spasiti, no vremena je sve manje. ■

ŽELIMIR HALIĆ



HŽ Fond je izvrsna ideja, ali potrebna su i dodatna rješenja

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

U okolnostima kada HŽ Infrastruktura najavljuje oko 500, HŽ Cargo oko 800 i HŽ Putnički prijevoz oko 200 radnika koji bi uskoro mogli ostati bez posla potrebno je promisliti koji bi način rješavanja viška radnika bio socijalno i ekonomski najprihvatljiviji.

Jedan dio radnika će zacijelo biti zadovoljan s otpremninom i mirno se povući s tržišta rada, no veliki dio će se izuzetno teško pomiriti s novonastalom situacijom. HŽ Fond zamišljen kao unutarnja burza između HŽ društava, nakon isforsiranog i ekonomski neisplativoga potpunog razdvajanja poduzeća, jedva je ostao barem slabašnom povznicom društava.

Prijašnja iskustva naših dojučerašnjih radnih kolega koji su sporazumno napustili poduzeće uz otpremninu, govore kako se u današnjim uvjetima života otpremnina brzo istopi, koliko god maksimalni iznos primamnjivo zvučao.

Boravak u Željezničkom fondu pak pruža slabašnu nadu povratka u (oporavljeno) poduzeće. Taj dio je donekle i funkcionirao, makar je najčešće bila riječ o privremenom povratku. U uvjetima ovako velikog priljeva radnika u Fond kakav se najavljuje, teško je očekivati da će se većima moći ikada vratiti na svoje prijašnje poslove.

I sindikati i poslodavci moraju razmisliti o dodatnim modelima zbrinjavanja radnika. Fond za to ima mogućnosti, no do sada ih nije koristio.

Trogodišnji boravak u Fondu, iako uz znatno manja primanja, dijelu radnika koji su blizu stjecanja uvjeta za mirovinu, bit će manje stresan od »rezanja pupčane vrpce« i definitivnog odlaska sa željeznice na zavod za zapošljavanje. S druge strane mlađim radnicima trogodišnje izbivanje s tržišta rada može biti pogubno u smislu kasnijeg otežanog uključivanja zbog tehnoloških promjena i promjena strukture ponude i potražnje na tržištu rada.

Vjerujemo da ni Vladi nije svejedno dodati na postojećih 350 000 tisuća nezaposlenih, tisućdvije radnika više ili manje.

Pozitivna iskustva željezničkih poduzeća u europskim zemljama nisu jedina koja nas potiču na razmatranje i drugih mogućnosti.

Poduzetništvom protiv siromaštva, samoostvarenjem do dostojanstva

U nastojanju otvaranja novih mogućnosti zbrinjavanja viška zaposlenih s pomoću individualnog ili grupnog poduzetništva, koje može biti produžetak postojećih poslovnih procesa (outsourcing) ili o njima biti potpuno neovisno, s vlasničkim udjelima poduzeća u novim poduzetničkim subjektima, ili bez njih, u Hrvatskoj su već uspješno provedeni programi i projekti kojima je cilj stvaranje egzistencije: poduzetništvom protiv siromaštva, samoostvarenjem do dostojanstva.

U duhu narodne mudrosti sažete u rečenici: "Dajte čovjeku ribu, nahranili ste ga za jedan dan; naučite čovjeka da lovi ribu, nahranili ste ga za cijeli život", fizičke i pravne osobe iz zemlje i inozemstva, stručnjaci raznih profila iz područja tržišnog poslovanja, ekonomike i strategije razvoja i poslovanja s radnim iskustvom u proizvodnim, uslužnim, trgovačkim, inovacijsko-razvojnim i znanstvenim organizacijama preko upravljačko-razvojne zadruge, u suradnji sa Zavodom za zapošljavanje na ukupnom prostoru Republike Hrvatske i Hrvatskim Caritasom, provodili su višegodišnji projekt koji je financiralo Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva, Austrijski Caritas, Biskupijski Caritas Nitra (Slovačka), te Zaklada Erste iz Beča.

I sindikati i poslodavci moraju razmisliti o dodatnim modelima zbrinjavanja radnika

IMAŠ PODUZETNIČKE ZAMISLI, A NE VIDIŠ PERSPEKTIVU? ŽELIŠ SE POKRENUTI, ALI TREBAŠ POMOĆ?

Program Stvaranja egzistencije usmjeren je različitim kategorijama nezaposlenih među kojima su: nezaposlene visokoobrazovane osobe, nezaposleni iznad 50 godina života, žene poduzetnice, hrvatski branitelji i drugi.

Svrha ovakvih inicijativa je otvoriti novu perspektivu radnicima, koji u procesima restrukturiranja poduzeća postaju prekobrojnima, a u razvoju vlastite i obiteljske egzistencije odlučuju se za proaktivni i poduzetnički pristup te sami postaju poduzetnicima (tzv. poduzetništvo iz prisile, za razliku od poduzetništva iz prilike).

Cilj inicijative je osigurati potrebnu razinu potpore na način da se mentorski prate i podržavaju sve aktivnosti te dodaju sva znanja (prekvalifikacije, dokvalifikacije, usavršavanja) koja su nužna za ostvarivanje tržišnog opstanka i održivosti novih tržišnih subjekata (OPG, obrt, radnička zadruga, trgovačko društvo ...).

Ključno je da takve usluge budu dostupne tijekom bar trogodišnjeg razdoblja od pokretanja poduzeća, budući da nije izgrađena socijalna mreža te ne postoje dostatna, ponajprije poduzetnička ali i menadžerska znanja i vještine.

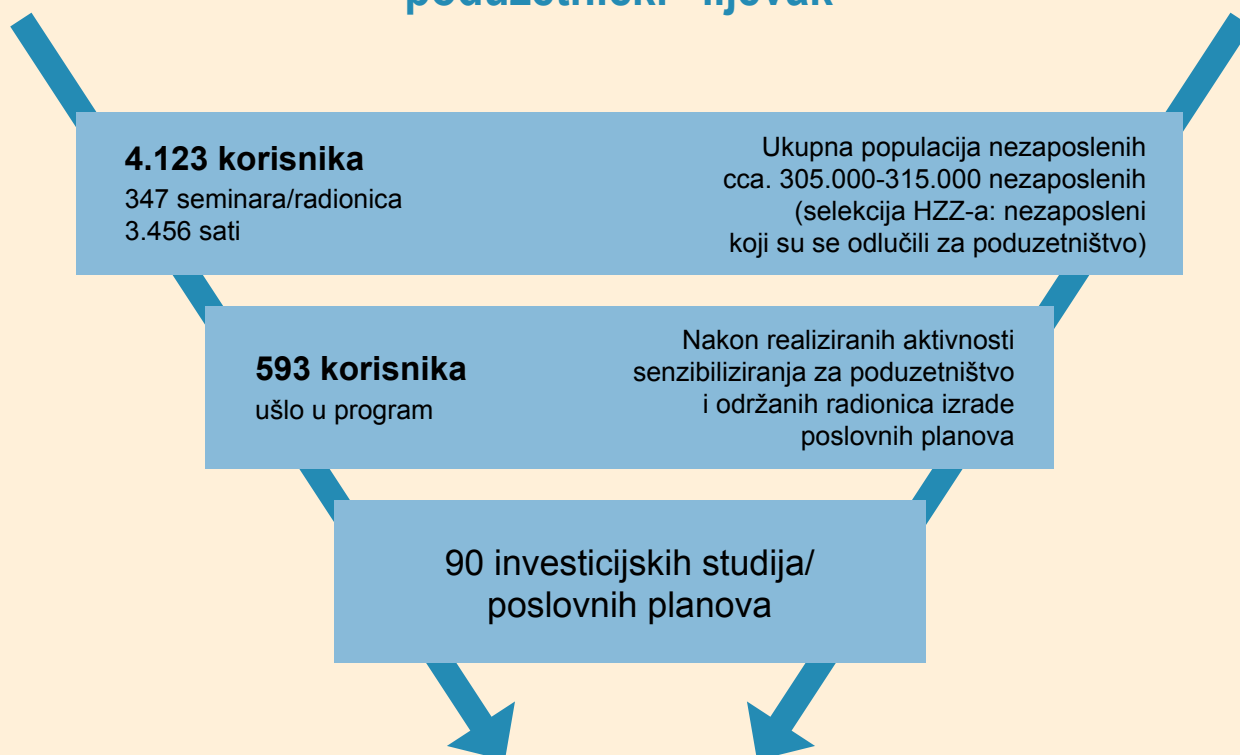
Sada je vrijeme za iskazivanje socijalne osjetljivosti i odgovornosti partnera na razini poduzeća, u ovom slučaju, uprava svih HŽ društava i svih sindikata, ali iznad svega Vlade pa u skladu s tim i resornog ministarstva koji su političkim imenovanjima uprava i zanemarivanjem strategije razvoja prometnog sektora koja je morala biti temelj i putokaz razvoja svakoga pojedinog HŽ društva, pridonijeli sadašnjoj situaciji.

Ako od tisuću i pol radnika sa željeznice koji su potencijalni višak, kroz "poduzetnički lijevak" prođe njih 500 i samo 10 ostvari poslovne planove, poruka je poslana.

Sa sociološkog stajališta s pomoću ovakve inicijative najznačajnijom se ističe socijalna reintegracija obitelji, zapošljavanje pojedinaca i snaga osobnih primjera koji i druge potiču na djelovanje.

U ovom slučaju svi sudionici pridonose razvoju socijalno odgovornog društva. ■

Program Stvaranje egzistencije (2006-2011): poduzetnički "lijevak"



Novi EU projekt za željezničare

Kako rezultate Europskoga socijalnog dijaloga učiniti vidljivijim i korisnijim

Europska komisija odobrila je novi projekt kojim europski socijalni partneri u željezničkom sektoru, Europska federacija radnika u transportu (ETF) i Zajednica europskih željeznica i infrastrukturnih poduzeća (CER) namjeravaju poduprijeti socijalni dijalog u zemljama članicama i zemljama kandidatkinjama u regiji jugoistočne Europe.

Cilj projekt je ojačati utjecaj i vidljivost rezultata europskoga socijalnog dijaloga na željeznički sektor u zemljama jugoistočne Europe. Mjere će jačati kapacitet socijalnih partnera ciljnih zemalja za uspostavu ili poticanje nacionalnoga socijalnog dijaloga. Naglasak je na koristi koju socijalni partneri mogu imati od socijalnog dijaloga.

U projekt su ključene: zemlja pristupnica Hrvatska i zemlje kandidatkinje Srbija, Crna Gora i BJR Makedonija. Metodološki pristup je razmjena informacija i iskustva u projektnim aktivnostima. Posjet zemlji i seminar o iskustvima i razmjena informacija o nacionalnom i europskom socijalnom dijalogu u željezničkom sektoru će formirati glavne mjere ovog projekta.

Ni sindikati ni udruge poslodavaca u ovoj regiji do sada se nisu mogli pohvaliti međusobnom komunikacijom. Zapostavljanje sektora, značajan gubitak radnih mjesta i razjedinjenost sindikata oslabila je zaštitu i zastupanje radničkih interesa. Sve zemlje karakterizira značajna usitnjenost i podijeljenost sindikalnog pokreta, iako je stupanj sindikalne organiziranosti u željezničkom sektoru prilično visok. Organizacije poslodavaca u željezničkom sektoru u regiji sastoji se od malo relativno velikih tvrtki, koje su u državnom vlasništvu. Iza njih je Ministarstvo prometa, koje predstavlja Vladu. Tvrtke ovise o političkim opredjeljenjima i odlukama. Pozitivna je osnova da su sve željezničke tvrtke učlanjene u CER.

Europske institucije naglašavaju da je funkcionalan socijalni dijalog važan za rast i zapošljavanje u zemljama. "Iza sve raznolikosti nacionalnih sustava industrijskih odnosa, socijalni dijalog je ključna komponenta europskoga socijalnog modela i njegova vitalna uloga priznata je od strane europskih ugovora, uključujući Povelju o temeljnim pravima."

U priopćenju Europske komisije čak se navodi da "je jak socijalni dijalog zajednička značajka u onim zemljama u kojima su se tržišta rada pokazala otpornijim na krizu".

Projekt je počeo 1. studenoga 2013 i trajat će 12 mjeseci. Jednodnevni studijski posjet Hrvatskoj, u kojem će uz predstavnike CER-a i ETF-a učestvovati pet predstavnika HŽ društava i pet predstavnika sindikata koji djeluju na željeznici, na rasporedu je 20. veljače 2014. Završna konferencija za predstavnike poslodavaca i sindikata iz svih zemalja, učesnica u Projektu, održat će se u Zagrebu od 17. do 20. lipnja 2014.

Cilj projekt je ojačati utjecaj i vidljivost rezultata europskog socijalnog dijaloga na na željeznički sektor jugoistočne Europe



Za pripremu i razvoj projekta odgovorni su:

CER:

1. Jean-Paul Preumont (CER)
2. Anders Olofsson, ASTOC/Almega, (Švedska)
3. Barbara Grau, SNCF, Francuska
4. Veronica Chiodini, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Italija
5. Anja Boecker, Deutsche Bahn AG, Njemačka

ETF:

1. Sabine Trier (ETF)
2. Daniela Zlatkova (FTTUB), Bugarska
3. David Gobé (CGT), Francuska
4. Katarina Mindum (SŽH), Hrvatska
5. Zlatko Ratej (SSSLO), Slovenija

Projektom upravlja EVA – Europska akademija za održiv transport
 Rolf Lutzke, ravnatelj
 Almut Spittel, projekt menadžment

KATARINA MINDUM

Posjet Vukovaru -



Dana 23. studenoga 2013. godine Ženska sekcija Sindikata željezničara Hrvatske, Sekcija mladih Sindikata željezničara Hrvatske, Podružnica Vinkovci te Centrala Sindikata organizirali su već tradicionalni posjet gradu heroju - Vukovaru. Odazvale su se brojne članice i članovi iz podružnica diljem Hrvatske, zajedno sa svojim obiteljima. Podružnica Vinkovci bila je domaćin i kao svake godine pokazala svoje veliko srce, toplo nas primila i ugostila, na čemu im ovom prilikom još jednom puno zahvaljujemo.



Gradu heroju



Krenuli smo vlakom iz Zagreba i nakon kratkoga zajedničkog druženja u Vinkovcima, tri autobusa krenula su dalje put Vukovara. Pred vukovarskom bolnicom dočekala nas je pratiteljica koja nas svake godine provede kroz Vukovar dijeleći s nama vlastita iskustva rata. Nakon posjeta bolnici i Memorijalnom centru, obilaska Ovčare i groblja, gdje smo se poklonili vukovarskim žrtvama i zapalili svijeće, krenuli smo na zajednički ručak.

Na ručku smo se susreli s ženama iz Udruge "Sunčica" s kojima također već nekoliko godina surađujemo. Prepuni emocija vratili smo se u Zagreb te sami sebi a i svim ostalima obećali da ćemo se vidjeti i sljedeće godine u još većem broju.

Još jednom zahvaljujemo Sekciji mladih koja se ove godine uključila u organizaciju te Centrali koja nas je usprkos povećanim troškovima zbog odaziva velikog broja članova podržala kako bi se tradicijski posjet Vukovaru i ove godine ostvario. ■

GORDANA SVETIĆ,
dopredsjednica Ženske sekcije



Zagreb Ranžirni kolodvor – na čekanju

Zagreb Ranžirni kolodvor kao najveći kolodvor Hrvatskih željeznica specijaliziran za teretni promet posljednjih godina doživljava najteže razdoblje u svojoj povijesti. Nekad ponos željeznica, danas samo jedan u nizu kolodvora koji strepi za svoju budućnost.



Zbog dugogodišnjeg neulaganja u infrastrukturu na rubu je propasti. Zatvaraju se kolosjeci, radna mjesta pa čak i cijele službe. Postao je kolodvor koji se obilazi u velikom luku, kako vlakovima tako i obnovom. Rijetki su dijelovi kolodvora koji su obnovljeni unazad dvadeset godina, a većina je onakva kakva je izgrađena tamo davnih sedamdesetih godina.

Zagreb RK postaje depo za stare vagone s kojima ni sami vlasnici ne znaju što bi. Važno im je samo da su ih sklonili s očiju, ako se slučajno nekuda provezu vlakom da ih ne vide, jer po RK se vlakom više ni ne mogu voziti.

Nekad je na Zagreb RK vozilo nekoliko



parova službenih vlakova i službenih autobusa koji su dovozili i odvozili radnike na posao i s posla. S vremenom se to svelo na dva para, jedan ujutro i jedan navečer dok i to nije postao prevelik trošak pa su i njih ukinuli tako da sada do posla radnici nemaju adekvatnog prijevoza.

Brojni radnici na posao putuju s područja Novske, Koprivnice, Karlovca, Siska, Zaboka. Nakon duge vožnje vlakom i gradskim autobusom očekuje ih pješaćenje od 20 do 40 minuta, ovisno u kojem dijelu kolodvora rade.

Ali nije sve tako crno, nekakvog pomaka što se tiče radnih uvjeta ima.

Primjerice grijanje je, nakon skoro pet godina, proradilo uz veliku muku i teške pregovore, nakon brojnih obećanja od tjedna do tjedna. Radilo se po dvanaest sati u jaknama i kapama u prometnim uredima, a ujedno se istovremeno plaćala neispravna kotlovnica i struja za pokretne električne grijalice. Nadamo se da je tome došao kraj, iako pomalo sumnjamo. Brinu nas učestala pucanja cijevi toplovoda zbog dotrajalosti, neujednačena opskrba mazutom koji stiže na kapaljku pa je u pitanju stalno nekakva rezerva, skoro pa »recesijski«. Prostori manevarskog osoblja još uvijek se griju na drva. Nabavljena su tek nedavno, početkom prosinca kao i grijalice na struju.

Neke je radne prostore zatvorio Državni inspektorat zbog neispunjavanja minimalnih uvjeta za rad.

Minimalni pomaci se ipak očekuju.



Očekuje se početak sanacije krovišta na objektu M-1; rješavanje problema stolarije u objektu »grbina« i papučarskim kućicama; sanacija prostorija na postavicama i uređenje zidova i podova na nekoliko objekata. Navedimo i prostor osoblja Manevre 3 koji borave u starom kontejneru što je nekoliko puta saniran (postavljen pod, obloženi zidovi), gdje nema tekuće pitke vode nego su opskrbljeni aparatom za vodu, a tekuća voda koja dolazi do kontejnera zimi se zatvara zbog smrzavanja cijevi te umjesto normalnoga sanitarnog čvora imaju samo mobilni toalet.



Manevrist na osiguranju pak boravi u prostoru površine oko 2,5 m² izrađenom od lima i stakla pa nije teško

zamisliti kako je u tom prostoru boraviti pri niskim zimskim temperaturama. Inicijativa je pokrenuta i nadamo se skorom rješavanju tog problema.



Što se tiče same prometne situacije ni tu nismo baš u poželjnom položaju jer HŽ Cargo zbog uštede upućuje sve manje vlakova na potpunu preradu na Zagreb Ranžirni kolodvor (koji ima sve predispozicije i kvalitete da obavlja i nekoliko puta veći posao nego što HŽ Cargo trenutačno čini), a sve više se u otpremnoj skupini reduciraju vlakovi (dodaju se i otkapčaju vagoni), odnosno radi se manevra na kolodvorima gdje je manevarsko osoblje HŽ Carga (Zagreb Zapadni kolodvor, Karlovac, Sl. Brod i sl.).

Vlakovi vlastitog sastava koji se sastave i izvuku, zbog nedostatnog broja lokomotiva HŽ Carga u voznom stanju, a sve većeg na depou u kvaru, ostaju u otpremnoj skupini i po nekoliko dana. Zbog isteka trase tim se vlakovima svakodnevno samo mijenjaju trase ili daturi.

Za one vlakove koji dobiju lokomotivu, HŽ Cargo (uz blagoslov HŽ Infrastrukture) zahtijeva slaganje vlakova mimo PTU s mješanim brutom za više smjerova te elementima drugih vlakova veće dužine i težine (vlakovi po 600 metara i 2000 tona), što pogoduje i upravi HŽ Infrastrukture da bi se prikazao manji rad te na osnovi toga i potreba za manjim brojem radnika.

I HŽ Infrastruktura i HŽ Cargo smanjuju broj radnika, no to rade na nelogičan način. Vlakovi stoje neotpremljeni po nekoliko dana, stranke čekaju nezadovoljne i pitanje je nakon toga kako dokazati isplativost prijevoza, a samim tim i opstanak HŽ Carga koji na ovaj način gubi korisnike. Kolodvor propada. Danas je to Zagreb Ranžirni kolodvor, sutra... ■

IVAN LUKIĆ,
glavni povjerenik ZG RK



Završen ciklus sindikalnog obrazovanja 2013.

Seminarima za članove povjerenstava podružnica Zagreb Glavni, Zagreb RK, Zagreb Zapadni kol., Osijek, Sisak, Zabok, Koprivnica, Čakovec, Varaždin, Virovitica i izdvojenih društava, zaokružen je ovogodišnji ciklus sindikalnog obrazovanja koji Sindikat željezničara Hrvatske provodi u sklopu svog opredjeljenja za trajno razvijanje vještina i sposobnosti.

Neformalna edukacija jedan je od modela kojem je krajnji cilj osnaživanje članova SŽH i poticaj aktivnom sudjelovanju u sindikalnom radu, zaštiti radničkih prava, unapređenju uvjeta rada i sigurnosti radnih mjesta te jačanju vještina suočavanja i borbe s posljedicama krize.

U ovogodišnjem ciklusu naglasak je bio na komunikacijskim vještinama i timskom radu, a za iduću godinu planiran je opsežniji trening iz područja zaštite ljudskih, radničkih i sindikalnih prava. U planu su i specijalizirani seminari za sindikalne aktiviste koji se žele uključiti u djelatnosti oko sindikalnog informiranja pa stoga trebaju dodatne vještine pisanja vijesti, članaka i korištenja novih medija. ■

KATARINA MINDUM





Tin-express za dječji osmijeh

Sindikalne podružnice Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Zapadni kolodvor, Zagreb Ranžirni kolodvor i Kontrola prihoda organizirale su povodom Sv. Nikole poseban vlak uz podjelu poklona za djecu svojih članova. Vožnja vlakom »Tin-express« za djecu i jednog roditelja bila je besplatna.

Mališani, njih oko 150 razdraganih malih putnika vozilo se blještavim vlakom na relaciji Zagreb Glavni kolodvor - Harmica i natrag.

Ni djeca nisu pošteđena utjecaja okolnosti u kojima rade njihovi roditelji, željezničari. O tome najbolje svjedoče želje djece koje su stisnutoga glasića stidljivo izgovarala nasmijanom svetom Nikoli i Djedu Mrazu. Obojici se osmijeh ukočio na licu jer umjesto novog mobitela, barbika, igrice i slatkiša, sniježni moćnici slušali su mališane kako mole: »Da bar moja mama dobije plaću prije Božića«, »Daj da moj tata ne ostane bez posla«.

HŽ Infrastruktura i HŽ Cargo, kao i izdvojena društva, zaboravili su ove godine na djecu svojih radnika. Neka HŽ društva »samo« kasne s isplatom dara, a neka su u svrhu uštede odlučili uštedjeti i na račun djece pa su pravo na dar izbacili iz kolektivnog ugovora.

SŽH je ovom gestom nastojao tim mladim bićima, osim što se bori za dostojanstvene uvjete rada njihovih roditelja, sačuvati iskru radosti koja pripada njihovoj dobi i ovim blagdanskim danima. ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ,
dopredsjednik za Zaštitu na radu

■ PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA

Prepoznaj burn-out

Ako je stres utapanje u obvezama, pregorijevanje je suša - nema više uzrujavanja, ali ni motivacije, nade i volje za ikakvim napretkom već samo utapanje u hrani.

Kako prepoznati, spriječiti, ali i izliječiti pregorijevanje u devet koraka



Očekivanja, buka i nered među krivcima su za "pucanje"

Osjećate se prazno i slomljeno, bez ideja i motivacije da nastavite posao ili - jednostavno rečeno - pregorjeli ste. Stres podrazumijeva da je previše pritisaka koji od vas zahtijevaju previše i u fizičkom i u psihičkom smislu, no ako uspijete zadržati sve pod kontrolom, osjećat ćete se bolje. Pregorijevanje je, s druge strane, situacija u kojoj više nemate dovoljno snage, motivacije i interesa. Ako je stres utapanje u obvezama i odgovornosti, pregorijevanje bi moglo biti presušivanje.

Ljudi koji su pregorjeli na poslu ili u privatnoj životnoj situaciji ne vide nikakvu nadu u bolje. I dok je stres uglavnom lako prepoznati, pregorjevanja nismo uvijek svjesni, a ono može imati vrlo loše posljedice i na posao, odnose u obitelji te na zdravlje. Primjerice, osoba koja je pregorjela radit će uz smanjenu produktivnost, iscrpljene energije, i ostavljati dojam bespomoćnosti i kroničnog umora. Često je cinična i bez razloga se ponaša uvrijeđeno.

Naravno, većina se katkad osjeća preopterećenima ili nedovoljno cijenjenima te im ujutro treba Herkulova snaga da ustanu. Ako vam tako počinje svaki dan, možda ste blizu pucanja.

Put k pregorijevanju često je zapisan u crtama osobnosti

Perfekcionisti kojima nikad ništa nije dovoljno dobro prvi su kandidati za pregorijevanje. I oni koji pretjerano pesimistično gledaju na svijet te oni koji imaju potrebu kontrolirati sve i nevoljko delegiraju posao, kao i oni koji teže nedostižnim rezultatima, na putu su pregorjevanja.

Ništa nema smisla? Pregorjeli ste

Svaki dan doživljavate lošim, briga o poslu i obitelji izgleda vam kao gubitak energije. Iscrpljeni ste cijelo vrijeme te su vam aktivnosti koje obavljate dosadne i zamarajuće. Imate dojam da nitko ne vidi to što radite niti cijeni, pa vam ništa nema smisla - pregorjeli ste.

Reagirajte na prve znakove

Važno je da na vrijeme prepoznate znakove pregorjevanja te poništite štetu. Odmah počnite upravljati stresom te potražite potporu, kako kolega i partnera koji mogu preuzeti dio posla, tako i savjet stručnjaka. Brigom o emocionalnome i fizičkom zdravlju pojačajte otpornost na stres.

I buka, nered te očekivanja krivci su za pucanje

Ako imate osjećaj da ne kontrolirate ono što radite ili ako ste stalno gladni priznanja za obavljen posao, brzo ćete izgorjeti. I oni s nejasnim ili pretjeranim očekivanjima ili s poslom koji je monoton, te oni koji rade u kaotičnu i bučnu okruženju brzo će pregorjeti ako ne pronađu ispušni ventil.

Oslonite se na druge i dobro se naspavajte

Ako radite previše, bez dovoljno vremena za opuštanje i druženje, ili previše ljudi ovisi o vama i od vas nešto očekuje, mogli biste izgorjeti, pogotovo ako preuzmete previše obveza. Pregorijevanje je zajamčeno ako ne spavate dovoljno ili ako nemate dovoljno odnosa i potpore bliskih ljudi.

Promijeniti ponašanje i spriječiti izgaranje

U početku su znakovi i simptomi pregorijevanja neprimjetni, no postaju sve gori. Razmislite o ranim simptomima kao upozorenju ili crvenoj lampici koja pokazuje da je spremnik za gorivo prazan. Ako na vrijeme promijenite uzorak ponašanja, možete spriječiti veliki kolaps, a ako ih ignorirate, na kraju ćete sigurno pregorjeti.

Psiholozi Herbert Freudenberger i Gail North tvrde kako se pregorijevanje može podijeliti u 12 faza, koje ne moraju uvijek nastupiti istim redoslijedom. Sve počinje željom za dokazivanjem, zbog čega više i teže radimo te zanemarujemo vlastite potrebe. Zatim čovjek postaje svjestan kako to što radi nije u redu, ali ne vidi uzrok.

Tad se često pojavljuju i fizički simptomi. Čovjek se počinje izolirati od drugih da bi izbjegao sukobe i rad postaje apsolutno sve u životu. Postaje emocionalno tup. Problem se poriče, sve do povlačenja od drugih ljudi i očitih promjena u ponašanju. Gubi se kontakt sa samim sobom, mogu se pojaviti i znakovi depresije te - konačno - pregorijevanje.

Fizički znakovi

- Osjećate se umorno i iscrpljeno većinu vremena
- Smanjen imunitet i mučnine
- Česte glavobolje, bolovi u leđima, bolovi u mišićima
- Promjena apetita i navika spavanja

Bihevioralni simptomi

- Odustajanje od odgovornosti
- Izolacija od drugih
- Oklijevanje, potrebno je više vremena da se obave stvari
- Hrana, alkohol i droge kao utjeha
- Iskaljivanje frustracija na drugima
- Kašnjenje na posao, ranije odlaženje ili ostanak kod kuće

Emocionalni simptomi

- Osjećaj neuspjeha i sumnje u sebe
- Osjećaj bespomoćnosti ili osjećaj da ste zarobljeni
- Osjećaj usamljenosti
- Gubitak motivacije
- Cinizam i negativan stav prema svemu oko sebe
- Smanjen osjećaj zadovoljstva te osjećaj za uspjeh i postignuće

Razlika između stresa i pregorijevanja

Stres:

- Karakterizira ga velika angažiranost
- Osoba reagira pretjerano emocionalno
- Sve je hitno i hiperaktivno
- Gubitak energije
- Može prouzročiti anksioznost
- Šteta je prije svega fizička
- Može biti koban (visok tlak, infarkt, kap...)

Pregorijevanje:

- Karakterizira ga povlačenje
- Osjećaji su otupjeli, sve je nevažno
- Prevladavaju bespomoćnost i beznade
- Gubitak motivacije, ideala i nade
- Uzrokuje odvajanja i depresije
- Šteta je prije svega emocionalna
- Možete izgubiti volju za životom

Po jutru se dan poznaje

Počnite dan ritualom opuštanja. Umjesto da iskočite iz kreveta čim otvorite oči, opustite se i 15-ak minuta prepustite se meditaciji. Ili zapišite razmišljanja u dnevnik, lagano se istegnite, pročitajte nešto nadahnjujuće... Svaki dan doručkujte, i to u miru.

Vratite se zaboravljenom hobiju

Svaki se dan redovito odmarajte od tehnike i tehnologije: isključite mobitel, laptop, telefon i neko vrijeme prestanite provjeravati e-poštu. Hranite kreativnu stranu što češće možete. Probajte nešto novo, uključite se u neki zabavan projekt ili se posvetite hobiju koji vas veseli i nema veze s poslom. Vodite računa o tome da dovoljno i kvalitetno spavate.

Odmori se prije no što bude kasno

Nakon što izgorite, samo prilagoditi stav ili potražiti lijek za narušeno zdravlje neće riješiti problem. Morate se prisiliti da usporite i malo predahnete. Oslobodite se što više obveza i aktivnosti te si dajte dovoljno vremena za odmor i opuštanje.

Uspori

Ne dopustite da vam pregorijevanje preuzme život. Posvetite se stvarima koje vam daju smisao i svrhu življenja, a to mogu biti vjera, obitelj, omiljeni hobi ili neki dio karijere. Bit će vam lakše prihvatiti teške situacije ako postoji dio života u kojem vas nešto veseli i ako imate nešto što vas ispunjava.

Zatraži potporu

Kad pregorite, prirodna je reakcija zaštititi ono malo energije što vam je ostalo tako da se izolirate od svih. No u takvim su vam trenucima prijatelji i obitelj važniji nego ikada. Nastojte ih uključiti, podijelite s njima svoje osjećaje i zamolite ih da vas podupru kako bi vam pomogli ublažiti teret koji osjećate.

Aktivno rješavajte probleme

Pregorijevanje je neporeciv znak da nešto važno u životu nema smisla. Uzmite si vremena za razmišljanje o svojim nadama, ciljevima i snovima. Jeste li zanemarili nešto što vam je doista važno? To može biti prilika da otkrijete što vas iskreno usređuje i promijenite smjer.

Skriveni gubitci koji troše energiju

Možda ćete izgubiti ideale s kojima ste krenuli graditi karijeru, energiju, prijateljstva, zajedništvo, samopoštovanje i osjećaj kontrole te radost koju ste prije vidjeli u poslu. Kad ih prepoznate, dopustite si tugovanje, oslobodite energiju i posvetite se ozdravljenju.

Pretrpavanje sigurno vodi pogreškama

Bit će vam lakše ako izrazite probleme i potrebu da vam netko pomogne. Ako nemate autoritet, porazgovarajte s nadređenim i jasno objasnite kako ne možete jamčiti da možete nositi na leđima sve ono što ste nosili dotad. I šefu će biti draže da ga upozorite, nego da zbog pretrpanosti pogriješite.

Naučite reći "ne" zadacima

Pitajte nadređene što se od vas očekuje i u kojim rokovima, koje su točno vaše dužnosti i odgovornosti. Istaknite ako se od vas očekuje nešto što nije u opisu vašega radnog mjesta kako bi se znalo da radite i više od svojih dužnosti. Ako smatrate potrebnim, zatražite za to slobodan dan.

Razbijte rutinu radnog mjesta

Ako predugo radite potpuno jednak posao, to može postati prezamorno. Zatražite od poslodavca da vam promijeni zadatke ili da ih preraspodijelite s kolegama. Dobar izgovor može biti da želite naučiti sve faze radnog procesa. Ako možete, dogovorite se s kolegom da jedan dan vi radite njegov, a on vaš posao.

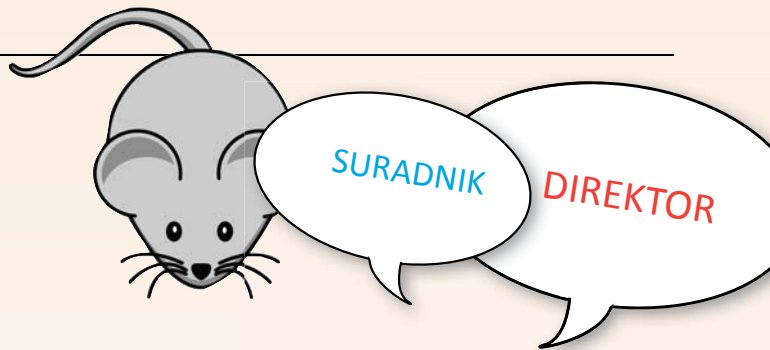
Usredotočite se na bitno

Ne možete izliječiti majku koja je oboljela od raka ili prisiliti brata da više pomaže. Usredotočite se na ono što jest u vašoj moći i što možete kontrolirati. Usredotočite se na to kako reagirate na probleme jer to ovisi o vama, a prestanite se uzrujavati zbog onoga što je izvan vaše moći.

Pobjegnite kako biste se vratili bolji

Ako se "pucanje po šavovima" čini neizbježnim, uzmite veću stanku od posla, odnosno zatražite da vam liječnik otvori bolovanje ili uzmite godišnji odmor, pa i neplaćeni dopust ako treba. Bitno je da se maknete iz svakodnevne situacije. Pokušajte otputovati nekamo gdje možete napuniti baterije te imati dovoljno vremena za razmišljanje o sebi i životu. Već i vikend-izlet može biti ljekovit.

Mali miš sve vidi, sve čuje



Ušuljao se mali miš u prostore direktora tehnologije HŽ Cargan d.b.o.* baš u trenutku kad je Dule diktir'o novi pravilnik. I eto što je čuo:

DIREKTOR:

- ...ajd' da vidimo šta ćemo sa strojovođama

SURADNIK:

...Broj lokomotiva: 18 električnih + 23 manevarske + 45 dizel = 86 lokomotiva (nema veze šta je više od polovice njih u kvaru i tko zna kada će i hoće li uopće biti ikada sposobne za vožnju) x 5 strojovođa po lokomotivi x koeficijent zamjene 1,2 sve u svemu lijepa brojka od 516 strojovođa....

DIREKTOR:

- Aj'mo sad ostalo

SURADNIK:

Regionalno područje (Glavna poslovica) Varaždin

DIREKTOR:

- briši (bolje im je kod nas u Zagrebu jel' ?)

SURADNIK:

Šef regionalnog područja

DIREKTOR:

- ma briši

SURADNIK:

Pomoćnik šefa regionalnog područja

DIREKTOR:

- isto briši

SURADNIK:

Referent za carinu i pogranični promet

DIREKTOR:

- briši (mi smo sad u Europu, nema što da se carini)

SURADNIK:

Glavni referent za ekonomske poslove

DIREKTOR:

- a šta će taj, briši

SURADNIK:

Samostalni referent za ekonomske poslove

DIREKTOR:

- ako nema glavnog, što će im samostalni

SURADNIK:

Referent za obračun plaća

DIREKTOR:

- briši (ionako nemamo za plaću)

SURADNIK:

Referent za financije i računovodstvo

DIREKTOR:

- briši (ionako nemamo financija)

SURADNIK:

Referent za radne odnose i kadrovsku dokumentaciju

DIREKTOR:

- briši (dat ćemo svima otkaz pa neće ni biti kadrova)

SURADNIK:

Voditelj područne operative

DIREKTOR:

- briši (pametni su ti planeri, šta treba da ih ne'ko vodi)

SURADNIK:

Planer za vagone

DIREKTOR:

- briši (pa štaš da planiraš: imaš vagon, ima točkovi i piči)

SURADNIK:

Vlakovođa vozni

DIREKTOR:

- ma šta vozni, zna se 'ko vozi, al' dobro ostavi par njih...

SURADNIK:

Vlakovođa popisni

DIREKTOR:

- ma sad malo vozni, malo popisni - ajd' briši to

SURADNIK:

Manevrist na vlaku

DIREKTOR:

- ma šta ima da manevriše, nema tu para - seci to na minimum

SURADNIK:

Rukovatelj manevre

DIREKTOR:

- e neš ti rukovodioca - seci

SURADNIK:

Manevrist

DIREKTOR:

- ma nismo li to već pre negde? Seci.

SURADNIK:

Transpotni skladištar

DIREKTOR:

- njih nema puno, secni ih samo malko

SURADNIK:

Robni blagajnik - komercijalist

DIREKTOR:

- je ti titula... ajd samo malo...

SURADNIK:

Kolodvorsko-robni blagajnik

DIREKTOR:

- e, jes' dosadan...ajmo mi bolje na kafu.

SURADNIK:

Ali direktore...

DIREKTOR:

Samo mi ne diraj onog malog izdavača maziva....mali mi mnogo smešan

*(d.b.o. = društvo bez odgovornosti)



