



Sindikat
hrvatskih
željezničara

VIJESTI

prosinac
2013.



Na kraju godine što je na izmaku i na početku nove 2014. lijepo je uputiti riječi zahvale za ono što je bilo dobro, kao i riječi nade da će i iduće godine sve biti dobro.

Radosne božićne blagdane u znaku vjere, mira i nade, te sretnu i uspješnu godinu 2014.

želi vam

Sindikat hrvatskih željezničara



Što poželjeti za Božić i novu 2014. godinu?

Dok u kalendaru listamo posljednje listove, postajemo svjesni da je ova godina pri kraju i pogled polako okrećemo prema novoj godini 2014. Običaj je da se na kraju godine urednici časopisa obraćaju svojim suradnicima, čitateljima koji su tijekom godine pisali ili su izvještavali o zanimljivostima iz svojih djelatnosti. Pitamo se je li se što promjenilo u godini koja je na izmaku? Ako gledamo pojedinačno, svatko od nas doživio je barem nekakvu promjenu koju ćemo, ako je ugodna, zadržati za sebe ili je podijeliti sa prijateljima, a inače ćemo ovu godinu zaboraviti brzo. Ukoliko se pak osvrnetimo na ono što se je događalo u svijetu tada se suočavamo sa činjenicom da je zla bilo više nego dobrog. Brojna ratna žarišta i vremenske katastrofe donijela su ubijanje nevinih ljudi i tisuće mrtvih koji su stradali u poplavama, potresima, prometnim nesrećama... Suze na licima djece i odraslih izazivaju u nama tzv. malim ljudima koji novosti prate preko masovnih medija, dojam nemoći i ogorčenosti. U svijetu u kojem živimo vladaju nekakve druge vrijednosti, a ne istinoljubivost, poštenje i pravda. Na žalost to je svijet u kojem moćni i bezosjećajni pojedinci odlučuju o sudbini milijuna manje ili više obespravljenih ljudi. To je svijet u kojem caruje korupcija i nepravda svačeve vrste i to je svijet velikih suprotnosti. Još uvijek smo daleko od svijeta kojemu težimo, a to je svijet mira i blagostanja u kojemu bi svaki čovjek od svoga rada mogao živjeti dostojanstveno.

Da li se mi u Hrvatskoj razlikujemo od svijeta kojemu pripadamo? Odgovor je NE. Živimo u vremenu u kojemu dominira novac, kapital, a zaboravlja se da je upravo čovjek mjerilo svih vrijednosti na Zemlji. Naši političari, bez obzira na političku boju i svjetonazor, trebali bi stvoriti makroekonomski uvjete u kojem bi temelj trebao biti pošteni rad i njegovo vrednovanje, kvaliteta rada i sposobnost rukovodeće strukture. To je njihova jedina zadaća, a sve drugo je politička magla i dim. U svakom slučaju bolje ćemo živjeti onda kada počnemo cijeniti poštjenje, rad i znanje, a političari bi trebali prestatи tjerati "biznis" na hrvatski način.

Gospodarska i politička scena u Hrvatskoj daleko je od onoga što želimo. I dok čitamo, gledamo ili slušamo o nevoljama stanovništva, osjećamo beščutnost vlasti koja se bavi sama sa sobom ili gubi vrijeme na nebitnim stvarima. Tako se recimo spore o tome da se u Ustav

unese odredba po kojoj je brak zajednica žene i muškarca, o cirilici, zdravstvenom odgoju u školama. Koketiraju još uvijek s ustaštvom i komunizmom i na tome skupljaju političke poene. Ponašaju se nedovorno pa su tako odmah nakon ulaska u EU promijenili Zakon o uhidbenom nalogu tzv. "Lex Perković" i "zaratili" se s Europskom unijom.

Umjesto toga Vlada bi se trebala više baviti sa **nezaposlenošću**. Na Zavodu za zapošljavanje posao traži više od 360 tisuća ljudi. Taj je broj i veći jer nisu svi koji nemaju posla prijavljeni na burzi. Najugroženija skupina u našoj zemlji su mladi ljudi kojima je Hrvatska otela budućnosti jer u njoj ima više staraca nego djece! U deset godina izgubili smo 100 tisuća radno sposobnih ljudi! Vlada ne samo što nije uspjela smanjiti nezaposlenost, već je nije uspjela ni zaustaviti. **Korupcija** je još uvijek nakon nezaposlenosti i dalje najveći problem našega društva.

Standard nam je svakim danom marnji, a prosječna plaća u Hrvatskoj je oko 5.500 kuna (imamo mali broj obitelji u kojem rade obe roditelja). Umirovlijenici ne žive život dostojan čovjek, a veliki broj njih "kopaju" po kantama za smeće kako bi preživjeli. Srednji sloj nestaje. U blokadi je više od 290 tisuća građana koji ne mogu podmiriti svoje obvezne prema bankama, što znači svaki 15 građanin! Podatci o **obrazovanju** su vrlo loši.

Udio visokoobrazovanih zaposlenih u ukupnom broju zaposlenih je oko 23 posto. Raste broj visokoobrazovanih, ali se većina zapravo školuje za burzu. Ni u **zdravstvu** ne cvjetaju ruže. Već godinama jedan od najvećih problema hrvatskih bolnica duge su liste čekanja. Pacijenti na neke zahvate čekaju od 300 pa do tisuću dana. Štrajk liječnika liste je i produljio, a odljev stručnih kadrova (liječnika, medicinskih sestara) kojih inače nedostaje, nikoga ne zabrinjava.

Što radniku preostaje i tko će braniti njegove interese? Ostao je jedino SINDIKAT kojega ne čini samo predsjednik, predsjedništvo već članstvo koje mora imati sindikalnu svijest i mudrost da ostvari željene ciljeve i zaštititi radnička prava.

Oportunizam, lakovjernost, samozađovoljstvo pojedinih sindikata pogoduju poslodavcu za moguće manipulativne radnje koje u konačnici štete svakom radniku. Ne smijemo zanemariti ni na sindikalne manipulacije pojedinaca koji

koriste »rupe« u zakonu i uz potporu poslodavca osnivaju sindikat koji ima malo članova. Na taj način štete ne samo sebi već čitavom sindikalnom pokretu jer umanjuju već stečena prava. Svjedoci smo takvih primjera i na željeznici.

Danas pred sindikatom njegovi članovi postavljaju mnoga pitanja koja traže odgovore i aktivnost, jer vrijeme u kojem živimo sve više opterećuje radničku populaciju Hrvatske. Pitamo se da li to prepoznaju i pojedini predsjednici sindikata koji svojim zločestim napadima pogoduju poslodavcu i tako ruše teško stečena radnička prava.

I na kraju ove priče možemo li još što poželjeti za Božić i novu godinu 2014? Svakako da možemo! Božić od nas traži da budemo ljudi prema sebi i prema drugima, traži od nas da preispitamo našu nutritinu, traži solidarnost, suosjećajnost, okretanje obitelji i povratak pravim božićnim vrijednostima. U ljudskom srcu postoji žđ za Svetlom koje je sposobno rasvijetliti putove našega života da ne lutamo u tami i kako iskustvo ljudi svih kultura i civilizacija potvrđuje da čovjek nosi u sebi tajanstvenu čežnju za Bogom koja se na mnoge načine očituje u ljudskom srcu.

Biljana Limpic-Donadic

SADRŽAJ

- 1 Čestitka
- 2 Riječ urednice
- 3 Pod povećalom
- 4 Izbjegavanje socijalnog dijaloga
- 5 Modernizacija voznog parka kao imperativ
- 6 Novi Kolektivni ugovor HŽPP
- 8 Što je ambicija za naše političare?
- 9 Poslovanje u kojem caruje neznanje
- 10 Županijski sud u Zagrebu je presudio
Vijesti iz djelatnosti SHŽ
- 13 Snagu sindikata čine naši članovi
- 14 Moje mišljenje i prijedlozi
- 16 Što učiniti kada putnik ne može ili ne želi platiti prijevoznu kartu?
Dječji božićni vlak "Tin-expres"

POD POVEĆALOM

Javni prosvjed Sindikata hrvatskih željezničara

Nismo za prodaju Pružnih građevina

Dana 12. prosinca 2013. uz nazočnost više od petsto članova sindikata SHŽ-a na Trgu svetoga Marka u Zagrebu, održan je javni prosvjed. Prosvjed je održan radi izostanka socijalnog dijaloga po pitanju prodaje društva Pružne građevine, kao i radi nezadovoljstva sa stanjem u društima HŽ-a, naročito u HŽ Cargu, HŽ Putničkom prijevozu i kćerinskom društvu HŽ Carga Održavanju vagona. Vladi RH su uručeni zahtjevi u kojem su članovi Sindikata hrvatskih željezničara jasno rekli da se protive prodaji najrentabilnije željezničke tvrtke a to su Pružne građevine.

Povod prosvjeda je odluka HŽ Infrastrukture d.o.o. koja je krenula u prodaju svoje jedine tvrtke kćeri-Pružne građevine. Pružne građevine osnovane su krajem 2002. godine, a u proleće ove godine doživjele su velike organizacijske promjene i to pripajanjem tvrtke POSIT i Remont i održavanje pruga, te dijela djelatnosti tvrtke PROREG, kao i većine radnika djelatnosti redovnog (tekućeg) održavanja pruga iz HŽ Infrastrukture. Time je proširena djelatnost tvrtke te ona pored izvođenja investicija i investicijskog održavanja pruga i pružnih građevina se bavi i redovnim (tekućim) održavanjem pruga, u sklopu čega je i strojno održavanje kolosijeka. Nalazi se u 100 postotnom vlasništvu HŽ Infrastrukture, koja bez angažmana Pružnih građevina ne može obaviti niti najmanji zahvat na pruzi. Za sve radeove koji se provode, a nalaze se u opisu njihove djelatnosti, Pružne građevine dobile su posao putem natječaja na kojem nije stigla ni jedna druga ponuda.

Neprihvatljiva je odluka Uprave Infrastrukture da se tvrtka Pružne građevine koja od svoga osnivanja ostvaruje dobit i koja već ima ugovoren posao u 2014. godini u iznosu od milijardu kuna proda-

je. Prema neslužbenim informacijama saznali smo da od prodaje tvrtke, HŽ Infrastruktura d.o.o. očekuje minimalno 250 milijuna kuna, ali taj novac neće ići u državni proračun, nego će pripasti HŽ Infrastrukturni d.o.o.

Zašto se prodaje "zlatna koka"

Kao razlog prodaje u HŽ Infrastrukturi navode kako su 'procijenili da će privatni oblik vlasništva biti efikasniji', te kako se ne namjeravaju baviti građevinskim poslom. U navedeno obrazloženje teško je povjerovati jer tvrtka koja u idućoj 2014. godini ima ugovoren posao u iznosu od milijardu kuna. Očekuje se da će HŽ Infrastruktura raspisati natječaje za poslove u vrijednosti oko milijardu eura godišnje, a u sljedećih sedam godina, procjenjuje se, vrijednost radova mogla bi iznositi 50 milijardi kuna budući da je financiranje osigurano kroz fondove EU, Svjetsku banku i Europsku banku za obnovu i razvoj. Unatoč tome, to nije natjerala vodstvo HŽ Infrastrukture, a ni nadležno Ministarstvo pomerstva, prometa i infrastrukture da razmisle je li baš sada vrijeme da se krene u prodaju tvrtke. Zanimljivo je da se prodaje cijelokupna tvrtka, a da za sebe država ne ostavlja ni minimalnih 25 posto vlasništva.

Dopisi bez odgovora

Sindikat hrvatskih željezničara, Sindikat infrastrukture HŽ i Udruga branitelja i invalida domovinskog rata HŽ uputili su već 22. listopada 2013. Ministarstvu pomerstva, prometa i infrastrukture, ministru dr. sc. Siniši Hajdaš Dončiću, dopis u kojem ga izvještavaju da je u tijeku dubinsko snimanje tvrtke Pružne građevine d.o.o., što je u HŽ-u standardni postupak u pripremama za privatizaciju, odnosno prodaju nekog društva. Upućen je i zahtjev Upravi HŽ Infrastrukture 20. rujna, kako bi se razgovaralo o toj temi, ali do razgovora ne dolazi. Izbjegava se socijalni dijalog, a Uprava Infrastrukture ubrzano priprema prodaju i ne zanimaju je mišljenje sindikata koji okupljaju radnike te tvrtke. Po istoj temi sindikati su htjeli razgovarati i sa resornim ministrom i u toj namjeri uputili su tri pisma (9. rujna, 20. studenog i 22. listopada 2013). na koje se nije dobio odgovor. Na kraju jedino je preostao javni prosvjed.

U dopisima resorni ministar upoznat je sa posljedicama koje se mogu dogoditi pri prodaji Pružnih građevina. Za očekivati je da će privatni monopolist štedjeti na redovnom održavanju pruga, kako bi ostvario što veći profit, čime se ugrožava sigurnost željezničkog prometa, a radi monopolističkog odnosa može se očekivati i povećanje cijena održavanja pruga. Takvi slučajevi već su dovodili do problema u željeznicama koje su privatizirale djelatnost redovnog održavanja pruga, pa su ih neke željeznice ponovno otkupljivale i to po mnogo većoj cijeni. S druge strane, kada je HŽ Infrastruktura istovremeno i vlasnik i naručitelj, ne postoji bojazan ugrožavanja sigurnosti prometa radi pretjerane štednje, ali niti opasnost od previsokih cijena, budući da vlasnik u svakom trenutku ima odlučujući utjecaj na Upravu Pružnih građevina.

To znači da bi HŽ Infrastruktura kao vlasnik u tri do pet godina mogla izvući veći profit od iznosa koji bi dobila prodajom, nakon čega bi i dalje ostala vlasnik te vrijedne tvrtke. Zagovornici prodaje Pružnih građevine najčešće navode primjer Austrije, no u Austriji postoji konkurenca i u djelatnosti redovnog održavanja pruga.



Pružne građevine su tvrtka koja ima oko 2.040 zaposlenih i temeljni kapital od 63,9 milijuna kuna. Ukupni prihod Pružnih građevina za prvi devet mjeseci 2013. iznosio je 300 milijuna kuna, a procijenjena vrijednost ukupnih prihoda za 2013. godinu je 537 milijuna kuna. Tijekom 2013. godine Pružne građevine potpisale su okvirni sporazum s HŽ Infrastrukturom o radovima na obnovi 150 kilometara pruga godišnje za razdoblje od 2014. do 2017. godine, ukupne projicirane vrijednosti 2,4 milijarde kuna. S obzirom na stratešku mehanizaciju u svom vlasništvu Pružne građevine imaju najveći tržišni udio na hrvatskom tržištu na poslovima gradnje i održavanja pruga i pružnih građevina. Kapaciteti Pružnih građevina omogućuju obnovu približno 150 kilometara pruga godišnje.

Govoreći o natječaju koji je objavljen za prodaju Pružnih građevina, **Ivan Forgač**, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara je rekao: "Natječaj se složio tako da tvrtku jedino mogu kupiti stranci i tako će sav profit biti izvučen iz Hrvatske. Mi smatramo da to nije potrebno, da ta tvrtke ima perspektivu, da se može razvijati i da se ona sutra može natjecati u drugim zemljama za investicije, ali tu razgovara nema. Uprava HŽ Infrastrukture i resorno ministarstvo o tome ne želi razgovorati".

Podršku današnjem prosvjedu dao je i **Krešimir Sever**, predsjednik NHS-a poručivši kako je prodaja Pružnih građevina van razuma."Prodati tvrtku koja ima posla, koja će imati posla i za buduće vrijeme, prodati je za manje novca nego što će ta ista tvrtka prihodovati dobit u sljedeće dvije godine, doista je van razuma. Ali što drugo očekivati od onih koji rasprodaju sve što mogu samo da bi se održali na vlasti još koji dan. Sad smo već došli do razine da se više ne raspro-

daje samo hrvatsko zlato i srebro, nego se rasprodaje doslovce i ovo malo zubi što je ostalo hrvatskom narodu", naglasio je Sever.

Biljana Limpić-Donadić

SADRŽAJ ZAHTJEVA KOJI JE UPUĆEN VLADI RH

1. Tražimo da Vlada RH u razdoblju trajanja intenzivne obnove pruge odustane od prodaje Pružnih građevina, koje su u ovom trenutku jedna od naj-profitabilnijih kompanija u RH, kako bi dobit koji ostvaruje tvrtka, ostao u RH i kako bi se zadržala visoka razina kvalitete održavanja pruga i stabilnih postrojenja, po prihvatljivoj cijeni.
2. Tražimo povlačenje nestručno izrađenih Pravilnika u organizaciji HŽ Putničkog prijevoza i prijedloga Pravilnika o radu, čija će primjena dovesti do daljnog pada prihoda od prijevoza putnika.
3. Tražimo da se osim restrukturiranja, pronađe način za modernizaciju HŽ Carga, te da se kroz razdoblje restrukturiranja osigura redovita isplata plaća radnika. Nakon što je propušteno proteklo razdoblje, smatramo da se HŽ Cargo i Održavanje vagona mogu spasiti samo ako država kao vlasnik osigura sredstava za restrukturiranje.
4. Tražimo da se društvo Održavanje vagona odmah preustroji prema jednom od ponuđenih modela, kako bi moglo zadovoljiti potrebe prijevoznika i osigurati redovnu isplatu plaća.
5. Tražimo da se društvo Željeznička tiskara i Čišćenje i njega putničkih vagona (Tersus-eko) prije raspisivanja natječaja, pripreme za prodaju. Željeznička tiskara prije prodaje mora uknjižiti pogon na Peščenici, te ishoditi uporabnu dozvolu.

5. sjednica Središnjeg odbora SHŽ-a

Izbjegavanje socijalnog dijaloga

Dana 16. prosinca održana je 5. sjednica SO SHŽ-a na kojoj su članovi upoznati s aktualnim događanjima u Pružnim građevinama, HŽ Putničkom prijevozu, HŽ Infrastrukturi, TSŽV, OV, Tersus Eko i Željezničkoj tiskari. SHŽ želi biti socijalni partner koji brani interes radnika na argumentirani način, iako smo svjesni da je ekonomска održivost željezničkih tvrtki od ključne važnosti za ostvarivanje prava zaposlenih. Unatoč tome, sve češće sindikat nailazi na nerazumjevanje i na zatvorena vrata pojedinih željezničkih uprava. Ovakvo ponašanje potvrđuje da ne postoji socijalni dijalog između sindikata koji ima za cilj zaštitu javnog interesa, jer društva u HŽ-u su u vlasništvu države, i uprava koje žele provesti svoje odluke koje su štetne za radnike i željeznicu.

Od Uprave HŽ Infrastrukture tražen je razgovor na temu prodaje uspješne kćerinske tvrtke Pružnih građevina koja se nalazi u sto postotnom njihovom vlasništvu. Međutim, do socijalnog dijaloga nije došlo. Također su upućeni dopisi sa istom temom i na adresu resornog ministarstva, ali odgovor nije dobiven. SHŽ nije za prodaju Pružnih građevina jer posluje pozitivno, i zbog toga jer je to jedina tvrtka u RH koja pruža usluge redovnog i izvanplanskog održavanja pruga. Prodajom monopol bi pripao privatnoj tvrtki koja bi mogla podizati cijene svojih usluga, a radi stjecanje profita moglo bi doći i do pružanje lošijih usluga koje mogu ugroziti sigurnost prometa.

Stanje u HŽ Putničkom prijevozu svakodnevno se pogoršava te prijeti kolaps čitavog sustava i u pogledu financija i prometa. Prihodi padaju iako su početkom godine povećane cijene karata za 15%. Dubioze se pokrivaju podizanjem novih kredita. Novi vozni red nije donio ništa novo i on se jednostavno prepisuje iz godine u godinu i uopće se ne prilagođava potrebama putnika. *Pravilnik o organizaciji rada* HŽPP-a napisan je nestručno i predloženo je da se kao takav povuče. U Direkciji je sistematiziran veliki broj nadređenih radnika koji su dobili i velike plaće. Pojedini nadređeni radnici



imaju pod nadzorom dva ili tri radnika, pa čak ima i onih koji imaju samo jednog radnika. Isto je učinjeno i sa regionalnim jedinicama gdje je sistematizirano 12 novih šefova područnih centara koji bi trebali biti nadređeni strojnom osoblju (strojovoda i pomoćnik) i komercijalnom dijelu (putnički blagajnik i konduktor) što je nespojivo.

Agonija **HŽ Carga** još uvijek traje. Smjenjuju se uprave ali pomaka nema. Predlagali smo da se tvrtka restrukturira i modernizira te da se odustane od prodaje. Međutim, resorno ministarstvo i Vlada RH za sada rješavanje problema vidi samo u prodaji. Propadanjem HŽ Carga slijedilo je i propadanje kćerinskih društava, naročito Održavanja vagona d.o.o. koji se bavi tzv. lakšim održavanjem teretnih i putničkih vagona. Nudili smo nekoliko rješenja ali kako nije bilo volje da se taj problem riješi, tražimo da se to društvo odmah preustroji kako bi mogli udovoljiti potrebe prijevoznika i kako bi mogli osigurati redovitu isplatu plaća.

Za privatizaciju se priprema **Željeznička tiskara i Tersus Eko**. Željeznička tiskara radi na dvije lokacije i sa svojim starijim tiskarskim strojevima teško bi mogla konkurrirati na tržištu. Tražimo da se prije privatizacije srede imovinsko-pravni odnosi pogona na Peščenici.

Društvo *Tersus Eko* također se nalazi u teškoj situaciji i ukoliko ne prođe na natječaju koji je raspisala HŽ Infrastruktura za čišćenje njihovih poslovnih prostora, ova tvrtka čisti ih 85 %, moglo bi se dogoditi da se 230 radnika nađe u teškoj situaciji. Vlasnik društva u tom slučaju morao bi osigurati zbrinjavanje svih radnika. Predlažemo da se prodaja u tom slučaju po povoljnim uvjetima ponudi radnicima.

Ivan Forgač, predsjednik SHŽ-a zahvalio je na kraju sjednice svim članovima sindikata na potpori i njihovim aktivnim učešćem u sredinama gdje rade. Zahvalnice za dugogodišnji rad u sindikatu uručene su: **Mati Derežiću, Dragutinu Šenjugu, Stjepanu Culiju i Ivanu Domisloviću**.

Svaki od njih se zahvalio na priznanju, jer u posljednje vrijeme nije običaj da se poslodavac zahvali svojim radnicima koji su čitav svoj radni vijek proveli na željeznići. Tim više ova gesta prihvaćena je pljeskom odobravanja i sjećanjem na dane kada je to bilo uobičajno.

Biljana Limpić-Donadić

Sudbina HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. ovisi o nabavci novih motornih vlakova

Modernizacija vozog parka kao imperativ

Podjelom Hrvatskih željeznica na dva prijevoznika HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo te Infrastrukturu, proveden je plan „razdijeli pa vladaj“. Prijevoznici su se našli u situaciji da svoje prijevozničke sposobnosti dokazuju na tržištu, te da uredne odnose između sebe, ali i sa Infrastrukturom. S obzirom na stanje državnog gospodarstva i slaboj tržišnoj poziciji, odluka o podjeli bila je pogreška vlasnika, odnosno Vlade iz razloga što je željeznički sustav nesređen i nestabilan, a to potvrđuje i sudbina HŽ Carga koja je još uvijek neizvjesna.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. jest nacionalni željeznički prijevoznik i to će ostati još nekoliko godina, a tada će se liberalizirati i tržište prijevoza putnika željeznicom. Evidentan je pad prihoda i rast troškova zbog zastarjelog vozog parka i čestih poremećaja u prometu koji dolazi zbog lošeg stanja pruga ili radova na infrastrukturni. Budućnost HŽ Putničkog prijevoza ovisiće o odnosima s Državom, odnosno politici subvencioniranja prijevoza putnika, te realizaciji planova modernizacije vozog parka.

Modernizacija je predviđena nabavkom većeg broja motornih vlakova koji bi trebali supstituirati skupu lokomotivsku vuču u lokalnom i regionalnom prijevozu što je osnovica poslovanja HŽ Putničkog prijevoza. Osim toga prijevoz motornim vlakovima je znatno komfornej i sigurniji za putnike. Početak modernizacije vozog parka učinjen je koncem 2009. godine kada je HŽ Putnički prijevoz ugovorio razvoj i izradu tri prototipna vlaka od kojih su dva elektromotorna i jedan dizel električni. Sva tri prototipna

vlaka su odavno puštena u promet i uspješno prometuju na zadovoljstvo putnika. Temeljem tih pozitivnih iskustava iz eksploatacije prototipnih vlakova, koje su sagradile domaće tvrtke KONČAR i TŽV Gredelj, raspisani su početkom ove godine javni natječaji za 32 elektromotorna i 12 dizel električna motorna vlaka. Na natječaju za obje vrste vlakova jedini prihvatljivu ponudu je dostavila tvrtka KONČAR ELEKTRIČNA VOZILA. Na žalost TŽV Gredelj se nije mogao javiti na natječaj zbog stečaja. Ipak očekujemo da će se kod proizvodnje vlakova TŽV Gredelj uključiti kao najznačajniji kooperant KONČAR-a.

HŽ Putnički prijevoz budućnost ne može graditi na 21 elektromotorna vlaka koji su nabavljeni krajem sedamdesetih godina prošlog stoljeća i koji su bez klimatizacije i niske razine pouzdanosti. Upitna je održivost eksploatacije 60-ak zastarjelih dizel motornih vlakova serije 7121 (*Macosa*) i 7122 (*Šved*), koji su također bez klimatizacije, niske razine pouzdanosti i s ogromnim teškoćama u



održavanju. Ukoliko se nabavka novih vlakova pokuša nadomjestiti iznajmljivanjem ili kupovinom polovnih vlakova suočit ćemo se s dva ključna problema. Jedan od njih je gotovo nikakva ponuda polovnih elektromotornih vlakova za sustav napajanja 25 kV kakav mi imamo, a drugi je problem nekompatibilnosti već proizvedenih dizel motornih vlakova s našom infrastrukturom (visina perona, sustav autostopa, radio-dispečerski sustav, kapaciteti za održavanje).

Očekujemo da će se nabava vlakova po provedenim natječajima ipak ugovoriti i da ćemo početkom 2015. godine prve elektromotorne vlakove pustiti u promet. Isporuka prvog vlaka može uslijediti najranije godinu dana od potpisa ugovora zbog rokova isporuke ključnih komponenti kao što su npr. osovinski sklopovi za koje je minimalni rok isporuke od 10 do 12 mjeseci.

Procjenjuje se da su proizvodni kapaciteti KONČAR-a i njegovih podispručitelja takvi da bi se godišnje moglo proizvesti deset motornih vlakova što znači da bi cijelokupna flota od 44 nova motorna vlak trebala biti u operativnoj uporabi do kraja 2018. godine. Tek tada možemo očekivati značajniji efekt glede smanjenja operativnih troškova i povećanja prihoda u lokalnom i regionalnom prijevozu.

Dok ne dođe do navedene realizacije HŽ PP će se morati zadovoljiti postojećim kapacitetima. To znači da će se u funkciji održavati elektromotorni vlakovi serije 6111 (*Mađar*), te dizel motorni vlakovi serije 7121 (*Macosa*) i 7122 (*Šved*). Također nastojimo osposobiti šest nagibnih vlakova s kojima će se riješiti prometovanje dnevnih vlakova na relaciji Zagreb-Split i eventualno Zagreb-Osijek.

Nažalost, lokomotivska vuča s klasičnim sastavima, osim u daljinskom pro-



Ugovori za vlakove još nisu potpisani zbog kredita koji je HŽ Putnički prijevoz d.o.o. trebao, uz državno jamstvo, podignuti kod banaka. U dva navrata na natječaj za kredit nitičko nije dostavio ponudu te se pristupilo izravnim pregovorima s jednom, na globalnoj razini, renomiranom finansijskom ustanovom. O raspletu tih pregovora ovisi i konačna sudbina provedenog natječaja za nabavku 44 motorna vlaka. Ukoliko bi došlo do odustajanje nabavke vlakova zbog neriješenog financiranja, posljedica bi bila i ugrožavanje održivosti tvrtke HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Potrebno je znati da ukoliko se misli dugoročno održavati u funkciji stare motorne vlakove i vagone trebaju za njihovu obnovu značajna finansijska sredstva.

Ukoliko dođe do potpisivanje ugovora prve elektromotorne vlakove u prometu možemo očekivati početkom 2015. godine. Isporuka prvog vlaka može uslijediti najranije godinu dana od potpisa ugovora, a cijelokupna flota od 44 nova motorna vlak trebala bi biti u operativnoj uporabi do kraja 2018. godine.

Potpisan novi Kolektivni ugovor u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o.

Dvije godine bez regresa, božićnice i uskrsnice

Na temelju Zakona o radu i Konvencije Međunarodne organizacije rada dana 31. listopada, potpisani je novi Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Ugovor su potpisali Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, te predstavnici reprezentativnih sindikata Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske, Ivan Forgač, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara i Nenad Mrgan, predsjednik Sindikata strojvođa Hrvatske. Potpisivanjem Kolektivnog ugovora u cijelosti je završen postupak pripajanja HŽ Vuče vlakova kao i integriranja radnika toga društva u HŽ Putnički prijevoz.

Da podsjetimo, 1. listopada 2012. je HŽ Putničkom prijevozu pripojen dio bivšeg društva HŽ Vuča vlakova, te su preuzeta 1034 radnika za koje je vrijedila produljena primjena Kolektivnog ugovora HŽ Vuče vlakova. Novi Kolektivni ugovor obuhvaća prava i obveze svih zaposlenika. Na snagu je stupio 31. listopada 2013. i vrijedit će do 1. siječnja 2015. uz obvezu započinjanja novog kolektivnog pregovaranja u travnju 2014. Kolektivni pregovori odvijali su se u otežanim okolnostima s obzirom da se društvo HŽ Putnički prijevoz nalazi u teškoj finansijskoj situaciji koja se premošćuje zaduživanjem kod banaka. Do poboljšanja poslovanja nije došlo iako su od početka ove godine povećane cijene prijevoznih karata za 15 posto. Iz toga razloga Uprava je tražila od pregovaračkih timova da se smanje prava radnika. U takvom ozračju pregovarački timovi su se suglasili da se smanje ona prava radnika koja su za njih najbezboljnija i koja ne diraju u cijene sata rada.

Najvažnije novine Kolektivnog ugovora

1. Radnicima se neće isplatiti regres, božićnica i uskrsnica u 2013. i 2014. godini.

2. Radnici koji imaju niži stupanj stručne spreme, a obavljaju poslove više stručne spreme, umanjiti će se plaća za to radno mjesto za 6 posto. Ova odredba neće se primjenjivati na radnike koji su stekli pravo stupanjem na snagu Pravilnika o organizaciji HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. 1. rujna 2012. godine. Mišljenja smo da je ova odredba diskriminirajuća i nije u skladu sa *Zakonom o radu* koji propisuje da se za jednaki rad ostvaruje jednaka plaća, te su stoga sindikati dali izdvojeno mišljenje.

3. Smanjeno je pravo radnika na solidarnost u vremenskoj dužini trajanja, koja maksimalno može trajati do stjecanja uvjeta za prijevremenu mirovinu. Što znači, ako radnik napuni 60 godina života, a nastavi raditi i dalje, poslodavac će mu izdati ugovor o radu sa cijenom sata rada njegovog radnog mesta.

4. Smanjena je plaća radniku za vrijeme udaljenja iz društva zbog teške povrede radne obaveze i za istu će se izreći izvanredni otkaz ugovora o radu. Ukoliko Radničko vijeće uskrati suglasnost jer se npr. radi o invalidnoj osobi, ili se radi o osobi koja je navršila 60 godina života...poslodavac mora sudskim putem nadomjestiti suglasnost. Za vrijeme čekanja suglasnosti suda radnik će imati pravo na plaću u visini od 50 posto.

5. Preraspodjela radnog vremena je ostala mjesecačna s mogućnošću da se do 10 sati može računati u tekućem ili narednom mjesecu, ovisno o mješevnom fondu sati. Ovom odredbom će se izbjegići dopisivanje sata rada za radnike koji nemaju mjesечni fond sati. Također, radnicima vlakopratrniye bit će olakšane zamjene smjena jer kod zamjena se događalo da zbog nejednakog broja sati smjene, jedni radnici na kraju mjeseca imaju prekovremeni rad, dok se drugima dopisuju sati, a to je otežavalo zamjene. Radno vrijeme kod preraspodjeliye ne smije biti duže od 48 sati tjedno. Iznimno od ove odredbe preraspodjeljeno radno vrijeme može trajati duže od 48 sati tjedno, ali ne duže od 56 sati tjedno, pod uvjetom da radnik dostavi poslodavcu pisani izjavu o dobrovoljnom pristanku na takav rad. Preras-

podjelom utvrđeno godišnje radno vrijeme ne bi smjelo prijeći godišnji fond radnih sati koji je utvrđen na bazi četrdeset (40) satnog radnog tjedna. Radniku koji se svojom kvalitetom i zalaganjem ističe na poslu, poslodavac može odrediti plaću veću od one koja mu pripada za njegovo radno mjesto.

6. U postupku zbrinjavanja tehnološkog viška radniku se može odobriti prekvalifikacija uz uvjet da sklopi Aneks ugovora o radu kojim će biti raspoređen u Željeznički fond. Za vrijeme boravka u Fondu radnik ostvaruje sva prava iz Aneksa koje se odnose na trošak prekvalifikacije, te druga prava sukladno Ugovoru o radno pravnoj zaštiti od poslovno uvjetovanog otkaza i aktima kojim se uređuje pitanje zbrinjavanje radnika putem Željezničkog fonda. Ukoliko radnik ne dovrši program prekvalifikacije, poslodavac nema obvezu snošenja daljnjih troškova, te će se radnik rasporediti u Željeznički fond. U Fondu radnik može ostati najduže tri godine, računajući i vrijeme provedeno za potrebe prekvalifikacije.

7. Odredbi o Uznemiravanju radnika u tijeku rada i u vezi s radom dodana su dva nova slučaja i to kad se od radnika zahtjeva da obavlja poslova koji nikako ne mogu biti poslovi iz ugovara

o radu, kao i za obavljanje poslova iz ugovora o radu kojima se radnik stavlja u ponižavajući položaj.

8. Kolektivni ugovor poznaje posebna prava i obveze za radna mjesta: šef vuče I, šef vuče II, tehnolog I, tehnolog II, instruktor vuče, referent za obradu EV, glavni dispečer putničkog prijevoza, nadzornik vuče I, nadzornik vuče II, strojovođa I, strojovođa II, pomoćnik strojovođe, skretničar-manevrista, izdavač goriva, maziva i pijeska, poslovoda i KV alatničar, koji se zbog svoje specifičnosti i kratkoče vremena ne mogu u potpunosti implementirati s pravima ostali radnih mesta u HŽ Putničkom prijevozu. Navedena radna mjesta imat će svoje radničko vijeće, zaštitu na radu i povjerenstvo za štetu.

9. Kolektivni ugovor vrijedi od dana potpisivanja i važit će do 1. siječnja 2015. s mogućnošću produženja tri mjeseca. Za Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. može se reći da sva prava radnika nisu ista kao i cijene sata, iako su poslovi ostali ista. Što su prava različito uređena krivi su raniji Kolektivni ugovori HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Vuče vlakova koji su različito uredili pojedina prava. Sindikat će se truditi da te anomalije otkloni slijedećim Kolektivnim ugovorom.

Vahid Bajraktarević



Ugovor su potpisali (s lijeva na desno) Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske, Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, Ivan Forgač, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara i Nenad Mrgan, predsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske

REAGIRANJE

Što je ambicija za naše političare?

Definicija ambicije (lat. *ambitio*) u Hrvatskom leksikonu je slijedeća: težnja za osobnim uzdizanjem, uspjehom, društvenim ugledom; častohleplje; častoljublje; ono za čime netko teži. Zanimljivo je da je i definicija *obilaženja* (lat. *ambitus*) traženja nečega nedopuštenim načinom, recimo putem podmićivanja i sl. istog korijena kao i riječ (lat. *ambitio*). Pitam se da li je njava ministra Siniše Hajdaša Dončića i Vlade RH o opuštanju 1500 radnika u HŽ Cagu ambicija ili nešto drugo.

Ambicija može biti pozitivna ili negativna

U poslovanju je to vrlo poželjna osobina, ali ukoliko to znači i "gaziti" sve pred sobom da se dođe do cilja onda je to negativna osobina. Ipak gledajući ambicioznu osobu u cjelini bitno je uočiti da je ambicija, misleći pri tome na želju i težnju za boljim i savršenijim, jedna od pozitivnih osobina, samo ukoliko je ona umjerena, te ako pri svome ostvarenju djeluje na temelju moralnih načela. U trenutku kada se ambiciozna osoba pokori svijetu uspjeha koje ga zasljepljuje, prava istinska vrijednost postaje problem. Tada čovjek u težnji za ostvarenjem karijere zapostavlja svoju individualnost, a sve to kako bi se 'umilio' poslodavcu i u toj utrci za uspjehom zaobilazi svoju savjest da 'pošto poto' ostvari svoj cilj. Tada se često dogodi da pri ambicioznojne ispunjenju cilja izgubi svoju dušu.

Jeste li vidjeli takve primjere i u našem političkom životu, kao i u sredini u kojoj radite? Sigurno da vam ne treba mnogo vremena da ih tražite jer od naših rukovodećih ljudi svakodnevno možete čuti takve izjave.

Izdvojiti ću izjavu našeg resornog ministra, a odnosi se na posljednja događanja oko smjene i imenovanja nove Uprave HŽ Caga. Isto tako razočaran sam izjavama nekih odgovornih osoba

kako nova Uprava ima ambiciozan plan a to je iz sustava na ovaj ili onaj način odstraniti oko 1500 radnika. Držim da je ova izjava ambiciozno morbidna.

Za mene bi bilo ambiciozno planirati povećanje prijevoza i na temelju povećanog opsega prijevoza povećati prihode, povećati raspoloživost lokomotiva i vagona, smanjiti troškove itd., a poslati toliki broj radnika na ulicu za mene je ambiciozno morbidno. Jedini razlozi smjene i imenovanje nove Uprave su "peglanje" političkog imidža ministra Siniše Hajdaša Dončića i Vlade u cjelini. Ministar je time želio poručiti javnosti da direktore u javnom poduzećima koji ne rade dobro, on eto smjenjuje.

U javnosti su navedeni razlozi krivnje stare Uprave a to je što nije otpustila i zbrinula 1500 radnika, što je inače bilo utemeljeno u ministrovim "vizijama". Naime, i sam ministar svojedobno je javno od svojih direktora zahtijevao socijalnu osjetljivost (intervju *Jutarnji list* od 23. rujna 2012.). Pitamo se postoji li odgovornost za principijelnost? Ministre, nema u tome uspjeha! Nije uspjeh smijeniti loše rukovoditelje, uspjeh je pronaći i imenovati dobre! Također odgovornost zbog neuspjele privatizacije HŽ Caga je isključivo na resornom ministarstvu koje je vodilo taj proces. Mi iz SHŽ, upozoravali smo na štetnost ove odluke čije posljedice su nažalost uslijedile, ali smo u tome bili usamljeni.

Upozorenja na *Grampet grupu* koja je u vlasništvu kontraverznog poduzetnika Gruice Stoice dolazila su iz same Rumunjske. Zbog optužbe za korupciju u privatizaciji rumunjski predsjednik Traian Basescu je u ljetu ove godine sazvao Vijeće za nacionalnu sigurnost sa ciljem da zaštitи rumunjskog željezničkog prijevoznika *CFR Marfu* od preuzimanja pod sumnjivim okolnostima i bez potrebnih financijskih sredstava. I doista *Grampet grupa* nije u predviđenom roku (15. listopad) prikupila i uplatila potreban iznos i privatizacija *CFR Marfe* te je sve vraćeno na početak. Unatoč svim saznanjima HŽ Cargo se i dalje gura u ruke *Grampet grupe* koja postavlja neprihvatljive zahtjeve i koja za ovu transakciju naprsto nema novca. Obavljeno je dubinsko snimanje cjelokupnog poslovanja HŽ Caga

(financije, tehnologija, prodaja, održavanje, ljudski resursi i budući razvoj). Dakle, omogućen im je uvid u sve poslovne tajne HŽ Caga. Sada su ti podaci pohranjeni u beogradskoj tvrtki *Eurorail Srbija*, na čijem je čelu Predrag Umičević, koji se nalazi u ulozi savjetnika u pregovorima. Njemu je pak zasmetalo što se zbog ugovora sa braniteljima ne mogu provesti masovna otpuštanja radnika HŽ Caga. Nažalost, iza ovih postupaka stope i neki sindikati koji djeluju u HŽ Cagu koji su čak bili spremi raskinuti Kollektivni ugovor kako bi budućem vlasniku omogućili lakše otpuštanje radnika.

Odgovornost ili podobnost

HŽ Cargo je doista suočen s katastrofalno lošim poslovanjem za koje je jedino odgovorna smijenjena Uprava. Što će se promijeniti dolaskom nove Uprave? Ništa, jer prema prvim pokazateljima već je dopustila neodgovoran utjecaj paralelnog upravljanja od strane nekih sindikalnih čelnika, a iz iskustva znamo da je to uvijek vodilo u propast (negativna kadrovska selekcija, razna pogodovanja, neopravdane privilegije itd.).

Sadašnjost i budućnost bit će bolja samo ukoliko napravimo novi pristup, a to je da se imenuju stručni kadrovi na svim upravljačkim razinama, da se opredijelimo za odgovornost a ne podobnost. Samo sa jasnim ugovorima sa društвima koji održavaju vozni park i HŽ Infrastrukturom možemo krenuti u bolju budućnost. Upravo zbog tih neriješenih odnosa HŽ Cargo trpi ogromne gubitke u poslovanju.

Izrada programa koja donosi uštede posebno u dijelu koji se odnosi na potrošnju energije, sprječavanje enormnih krađa i drugih lopovluka itd., mogu donijeti pozitivan učinak i pomake. U protivnom može se dogoditi da se u potpunosti ukinе teretni željeznički prijevoz u RH. Ukoliko se to dogodi, pitamo se zbog čega je obnovljena željeznička infrastruktura, i radi koga su nabavljene nove dizalice u lukama. Da li će tada netko odgovarati? U tom će slučaju će ostati jedino ambicija "proizvodnje" nezaposlenosti i siromaštva.

Borislav Topalović

Izdavač: Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ), 10000 Zagreb, Strojarska 17; Telefon: +385 1 378 3108; ŽAT 855 3640; Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT fax: 855 3140; E-mail: shz@shz.hr; www.shz.hr;

SHZ 8

Za izdavača: Ivan Forgač
Urednica: Biljana Limpic-Donadic
Uredivačko vijeće: Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Martin Uremović, Ilija Bulić, Liljana Furdek, Marijan Jelenski
Fotografije: Boris Frković i Vahid Bajraktarević

Slika na naslovnicu: Dragutin Staničić
Grafičko oblikovanje: Kata Marušić
Tisk: Željeznička tiskara d.o.o., 10000 Zagreb, Petrinjska 87; **ISSN 1845-5174**
List izlazi dvomjesečno

Kako prodati kavu u spavaćim vagonima i vagonima s ležajima?

Poslovanje u kojem caruje neznanje

U prošloj 2012. godini HŽ Putnički prijevoz d.o.o. preuzeo je od Željezničkog ugostiteljstva d.o.o. prodaju toplih i hladnih napitaka, sendviča, kroasana/croissana/. No, pojavio se problem kako ih prodavati u spavaćim vagonima i vagonima s ležajima. Nakon što nije našao rješenje, menadžment se odlučio besplatno davati jedno piće.

No, što učiniti kada putnik traži da mu se proda još jedno piće. Tada nastaju problem pa pratitelj mora, uz mnogo truda, putniku objasniti da to ne ide i da piće ne smiju prodavati. Najteže je objasniti stancu koji vidi piće, ali ga pratitelj ne smije prodati ni po koju cijenu. Preostaje jedino rješenje, a to je da se piće sakrije u odjeljku vagona i pokrije plahtom da ga nitko ne vidi do Zagreba, gdje se iskrca iz vagona. Ima i onih pratitelja koji žele biti na usluzi putnika. Tada pratitelj pozove kolegu iz austrijskih ili njemačkih željeznica da oni tu uslugu obave umjesto njega. Drugi način je da kupiš piće od kolege i doneseš putniku s računom koji on plati, ali to je opasno ukoliko te vidi nadređeni jer će te optužiti da uzimaš novac od putnika pa možeš stradati što prodaješ nešto što nije za prodaju. Događa se da pratitelj svojim novcem kupi kavu ili čaj kako bi skuhao i dao putnicima ujutro i na taj način spasio ugled HŽ Putničkom prijevozu. Sindikat je tražio od Uprave HŽPP odgovor kada će krenuti prodaja pića u spavaćim vagonima i vagonima s ležajima, a odgovor je bio da se problem nalazi u fiskalnim blagajnama. Čudno je da ovakav problem nemaju kumice na pijaci, te Servis Inter City PLUS koji uredno prodaje piće u IC vlaku Podravka na relaciji Zagreb-Osijek-Zagreb.

Siromašna i nekvalitetna ponuda

Trenutna ponuda u spavaćem vagonu je pecivo *kroasan*, kojeg putnici najčešće bacaju u kantu za smeće, *coca cola*, mineralana voda i čaj od šipka. U ponudi nema čak niti crne kave. Ovakva siromašna ponuda ne može nikoga zadovoljiti, a naročito ne putnike Europske unije koji imaju visoku svijest o zdravoj hrani i piću i koji traže zeleni ili crni čaj s medom umjesto sa šećerom. Čaše bi trebale biti papirnate i poslužene na poslužavniku. Međutim, mi im nudimo topao napitak u plastičnim čašama koje se saviju i često putniku ispadnu iz ruke.



Ante Pauk, konduktér iz RJ Split iznosi neprodano piće iz spavaćeg vagona u Zagreb GK, koji nam je ispričao ovu priču.

Tada za pratitelja nastaju dodatni poslovi, a to je čišćenje. Hladnjaci bi se trebali redovito servisirati, ali često se događa da su oni neispravni i putnici dobiju toplo piće. Menadžment bi trebao znati da putnici koji koriste usluge spavaćih vagona i vagona s ležajima za doručak treba ponuditi klasični hotelski doručak, a to je najmanje dva peciva s marmeladom i maslacem i to sa plastičnim priborom za jelo.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o već duže vrijeme trpi kritiku putnika zbog ovakve usluge i ukoliko želimo sačuvati linije u smjeru Münchena i Zuricha trebali bi pod hitno riješiti ovaj nedostatak. Na temelju dosadašnjeg ponašanja našeg menadžmenta mogli bismo zaključiti da čini sve da ostanemo bez ovih linija, a tada bi resornog ministra mogli obradovati kako smo još ukinuli tridesetak radnih mesta, a radnicima bi rekli da je kriva Europa. Jedino na dobitku bio bi menadžment, imao bi manje posla ali istu plaću.

Hrvatska je tradicionalno turistički orientirana zemљa, a budući da su promet i turizam neraskidivo povezani, ciljevi HŽ Putničkog prijevoza trebali bi biti usmjereni za jače uključivanje željeznice u turističke tokove. Osim toga, vlak je prijevozno sredstvo koje najmanje ugrožava okoliš i tu ekološku prednost nužno

je uvijek isticati u djelatnosti koju obavlja. Primjer koji slijedi negativno utječe na promidžbu HŽ Putničkog prijevoza.

"U osmom mjesecu ove godine obavljao sam dužnost pratitelja vlaka u spavaćem vagonu. Vagon je bio pun putnika iz Splita. Odmah po polasku vlaka iz Splita u Zagreb, putnici su zatražili piće, koje sam im dao i to besplatno pa su oni bili zadovoljni. Moji problemi su nastali kada su zatražili drugo piće koje im nisam smio prodati. Naročito su me izvrijedali u Zagreb GK kada su vidjeli da iznosim veću količinu pića. Tada su uslijedila vrijedanja poput "mlad si, a nećeš da radiš, tko te drži na radnom mjestu?" Međutim, svu tu količinu pića sam mogao prodati i daleko više jer su putnici iz drugih vagona dolazili i lupali na vrata tražeći piće, a ja sam morao zaključati vagon da bih sprječio njihov ulazak. Bilo mi je žao putnika jer su bili žedni zbog ljetnih vrućina. Piće nisam mogao prodavati jer nisam imao cjenik pića kojeg mi je trebao dati poslodavac. Nesretan sam što nemam mogućnosti da radim kako bih trebao. Mlad sam čovjek i znam da moram još dugo raditi za svoju obitelj i maloljetnu djecu. Ovakvim radom znam da neću dugo dogurati i stoga sam uplašen za budućnost svog radnog mjesto".

Vahid Bajraktarević

Županijski sud u Zagrebu je presudio:

„Šef vlaka - konduktor je izvršni radnik“

Dana 15. listopada 2013., Županijski sud u Zagrebu je presudio da je šef vlaka-konduktor izvršni radnik. Presuda suda je postala pravomoćna i izvršna. Činjenica da je šef vlaka-konduktor izvršni radnik i nije velika novost za one radnike koji znaju što je željeznički promet. Žalosno je da su ovu činjenicu radnici morali dokazivati na sudu. Sudski spor trajao je više od šest godina i konačnu su radnici dočekali presudu kojom je sud potvrdio da su oni izvršni radnici.

Sve je počelo kada je na snagu stupio Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu, travanj 2007. godine (NN/40/2007.) kojim je propisao da radno vrijeme izvršnoga radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati. Iznimno od ove odredbe, Zakon je propisao da smjena može trajati i duže od 12 sati kada izvršni radnik koji obavlja svoje poslove na vlaku (osoblje vlaka) koristi odmor izvan mesta svoje organizacijske jedinice. Taj odmor može biti kraći od 12 sati, ali ne kraći od 8 sati.

Iz navedene formulacije jasno proizlazi da nema prekida smjene unutar 12 sati, neovisno da li izvršni radnik radi ili ne, a prekid smjene nastupa tek kada izvršni radnik koristi odmor izvan svoje organizacijske jedinice, ali isti ne može biti kraći od 8 sati.

Novina u Zakonu je bila ta što je radnija odredba propisivala da odmor ne može biti kraća od 6 sati. Povećanjem odmora sa 6 na 8 sati zakonodavac je želio povećati sigurnost željezničkog prometa. Naime, vlakopratitelj je mogao raditi u smjeni 12 sati, a zatim koristi odmor izvan svoje organizacijske jedinice u trajanju od 6 sati. Nakon odmora mogao je nastaviti raditi još 6 sati, što je nedovoljno da se izvršni radnik odmori.

Odredba o 8 satnom odmoru je zatekla poslodavca jer je to značilo da mora raditi nove rasporede za vlakopratnju, a njihov broj bi se prema proračunu morao povećati. Iz toga razloga je ignorirao zakonsku odredbu.

Način ovakvog računanja radnog vremena najviše je pogodilo radnike na radnom mjestu šef vlaka-konduktora,

jer njihov prekid npr. u kolodvoru Osijek iznosio je oko 7 sati.

Nakon što je više puta upozoren od predstavnika Sindikata, poslodavac je izmijenio raspored rada i sveo radno vrijeme u okviru Zakona, ali je odbio platiti vrijeme prekida u kolodvoru Osijeku, pa su radnici pokrenuli sudske sporove. Radnike je zastupao Domagoj Rebić, dipl.iur. iz Nezavisnih hrvatskih sindikata.

Vjerojatno uplašen da i drugi radnici ne bi pokrenuli sudske sporove, poslodavac je pristao radnicima plati cijelu smjenu, osim ako radnik vlakopratnje koristi odmor preko 8 sati.

Da je sudske spor toliko vremena trajao "zaslugu" imaju odvjetnici odvjetničke kuće koji su svojim podnescima potpuno zbirnili sud. Većina tih podnesaka je bila nepotrebna jer nisu sadržavale bitne činjenice. Svjedoci koji su dolazili svjedočili u korist radnika, odvjetnici su ih nazivali lažovima i tako su koristili svaku priliku da odgovlače sudske sporove.

Cijelo vrijeme trajanja sudske spore Sindikat je predlagao poslodavcu nagodbu koja je tražila da se isplati djelomična naplata u novčanom iznosu od oko 3000,00 kn, a na to su prištali i radnici.

Međutim, Uprava je odbila prijedloge, iako je znala da je šef vlaka-konduktor izvršni radnik i da ne može dobiti sudske sporove. Da je Uprava prihvatile nagodbu steta bi bila manja.

Postavlja se upit pravnicima HŽPP što rade oni kada im drugi odvjetnici vode sudske sporove! Ne tako davno bilo je pet pravnika, a danas ih ima 12, od kojih su osam na koeficijentu. Pitamo se kome je u interesu da odvjetničke kuće zarađuju na štetu HŽPP i gdje je tu sustav odgovornosti.

Za razliku od poslodavca u ovom slučaju Sindikat se pokazao odgovoran i nije izlagao poslodavcu nikakvim troškovima odvjetnika, već je koristio pravnika iz Nezavisnih hrvatskih sindikata. Očekujemo da će se sada poštovati princip reciprociteta, i da će HŽPP angažirati svoje pravnike u radnim sporovima sa svojim radnicima.

Vahid Bajraktarević



Jasmin Orijević, konduktor RJ Zagreb

VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

Djelatnost HŽ Cargo

Dana 31. listopada 2013. na 122. sjednici Vlade Republike Hrvatske i to na zatvorenom dijelu, donesena je Odluka o smjeni predsjednika Uprave **Ivana Leškovića** i članova Uprave: **Vlade Hanzečka** i **Zlatka Martića**.

Za novog predsjednika Uprave imenovan je **Danijel Krakić**, koji je obnašao dužnost načelnika Sektora željeznice u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture i predsjednika Nadzornog odbora HŽ Carga. Imenovanjem na novu dužnost Danijel Krakić razriješen je dužnosti predsjednika Nadzornog odbora.

"Smjenjujem cijelu Upravu HŽ Carga jer nisu pripremili tvrtku za privatizaciju i nisu smanjili troškove. HŽ Cargo mjesечно ima prihode od 30 milijuna, a troškove od 60 milijuna kuna. Od toga oko 75 % ide na plaće", kazao je ministar prometa **Siniša Hajdaš Dončić**. Od nove Uprave očekuje brzo provođenje bolnih rezova. "U mjesec dana se mora zbrinuti 1500 od 2800 zaposlenih i rezati troškovi. Ukoliko se to ne učini tvrtka odlazi u stečaj", poručuje ministar. Prema nedavno objavljenom izvješću o stanju Društva, HŽ Cargo je već zreo za stečaj.

Uprava Društva je na 1. redovnoj sjednici koja je održana 8. studenog 2013. donijela Odluku o smjeni pojedinih direktora i Odluku o pokretanju kolektivnih pregovora. Donijeta je Odluka o razriješenju direktora Tehnologije **Zlatka Petričevića**, a na njegovo mjesto je imenovan **Duško Novaković**. Istovremeno je razriješen direktor Tehničko-vagonske djelatnosti **Tomislav Antun Biber**, a na njegovo je mjesto imenovan **Zlatan Dergez Zlatko Petričević** je imenovan za šefa Glavne poslovnice HŽ Cargo Varaždin, a sa toga mesta razriješen je **Dražen Novosel**. Razriješen je i predsjednik Uprave **Agit d.o.o.** **Zlatko Martić**, a na njegovo mjesto imenovan je **Mario Šarić**.

Imenovan je i pregovarački tim poslodavca u postupku kolektivnih pregovora društva HŽ Cargo d.o.o., kojega čine:
1. Donald Neralić, koordinator
2. Ivana Gobac, zamjenik koordinatora
3. Duško Novaković, član
4. Zlatan Dergez, član
5. Radmila Marejanović, član

Dana 13. studenog 2013. održana je sjednica Odbora djelatnosti na kojoj su povjerenici upoznati sa aktualnim in-

formacija u društvu HŽ Cargo d.o.o. i finansijskim izvješćem djelatnosti SHŽ HŽ Cargo.

Dana 14. studenog 2013. u 14 sati održan je sastanak nove Uprave HŽ Carga i socijalnih partnera. Sastanku su prisustvovali u ime Uprave **Danihel Krakić** i **Donald Neralić**, a SHŽ su zastupali **Ivan Forgač** i **Marijan Jelenski**. Na dnevnom redu bilo je stanje u Društvu, te razmatranje prijedloga smanjenja plaće za 25 %.

Socijalni partneri su upoznati sa stanjem u Društvu. Podatci su loši, jer oni pokazuju da je za 4 % manji rad u odnosu na isto razdoblje prošle godine, te da je za 3 % manji prihod. Gubitak od mjeseca siječnja do rujna ove godine je 95 milijuna kuna. Likvidnost je loša, a troškovi poslovanja su porasli.

Uprava HŽ Carga je izašla sa prijedlogom da se pristupi smanjenju plaće radnika za 25 % u naredna tri mjeseca, sklapanjem novog Aneksa postojećeg KU. Na taj način mjesечно bi se uštedjelo cca 7 milijuna kuna koji bi se utrošili za poboljšanje voznog parka (popravak lokomotiva, vagona i ostalih potrebnih sredstava rada, kao i za poboljšanje tekuće likvidnosti). Istovremeno bi sa stupanjem na snagu novog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji krenulo i zbrinjavanje viška zaposlenika kroz Željeznički fond i putem otpremnina.

Prijedlog poslodavca je od strane socijalnih partnera odbijen.

Dana 20. studenog 2013. održana je konstituirajuća sjednica Nadzornog odbora društva **Agit d.o.o.** koja je sazvana od strane **Maria Šarića**, člana Uprave - Direktora.

Na sjednici je izabrana nova predsjednica **Biserka Šarić**, zamjenik predsjednice **Miljenko Lepur**, a za člana (predstavnik radnika) je imenovan **Marijan Jelenski**.

Marijan Jelenski
dopredsjednik SHŽ

Djelatnost Održavanje željezničkih vozila

Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o.

Potpisani novi Kolektivni ugovor

Dana 3. listopada 2013. u Tehničkim servisima željezničkih vozila d.o.o. Uprava

država i Sindikat hrvatskih željezničara potpisali su novi Kolektivni ugovor na razdoblje od četiri godine. Primjena radno pravnog dijela je od 1. listopada 2013. dok se prilog 1. Cijene sata rada radnih mesta i članak 149. dodaci na plaću primjenjuju od 1. studenog 2013. godine zbog izdavanja novih Ugovora o radu i rješenja o plaći temeljem nove organizacije i sistematizacije radnih mesta. Pregovori za novi Kolektivni ugovor trajali su od mjeseca svibnja, a održano je ukupno 30 sjednica pregovaračkih odbora poslodavca i sindikata. Obzirom na pripajanje djelatnosti čišćenja vagona i statusnu promjenu u travnju 2013. kojom su radnici čišćenja prenijeli Ugovore o radu na novog poslodavca, kao i prava iz Ugovora o radu na njih se primjenjivao tada važeći KU društva Čišćenje i njega vagona do sklapanja novog KU a najduže godinu dana. U takvim uvjetima na snazi su bila dva KU, jedan Tehničkih servisa željezničkih vozila d.o.o. i jedan koji se primjenjivao na radnike koji su pripojeni TSŽV d.o.o. Pregovarački odbori imali su zadatku da od dva KU ispregovaraju jedan za sve radnike Tehničkih servisa željezničkih vozila d.o.o. Pregovori su se vodili po sistemu članak po članak, što znači da se je otvarao i analizirao svaki pojedini članak KU, te se je po potrebi uskladjavao sa izmjenama ZOR-a ili se mijenjala formulacija prema Aneksima KU koji su potpisani u vremenu primjene Kolektivnog ugovora.

Kolektivni ugovor ima i dva priloga: *prilog 1.* Cijene sata rada radnih mesta i *prilog 2.* Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika TSŽV d.o.o. od poslovno uvjetovanih otkaza. Smatrali smo da je potrebno da se u KU ugradи Ugovor o radno pravnoj zaštiti s obzirom na mjere restrukturiranja a samim tim i mogućnost da se pojavi tehnički ili ekonomski višak radnika.

O sadržaju KU i izmjenama u odnosu na stari KU upoznali smo radnike putem obavijesti o potpisivanju te kroz skupove radnika koji su se održali tijekom mjeseca studenog. Smatramo da je potpisani KU maksimalno što smo mogli ispregovarati s obzirom na restrukturiranje cijelog sustava željeznicice, te poziciju i pružanje usluga Tehničkih servisa željezničkih vozila d.o.o.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji radnih mesta u TSŽV-u

Uprava TSŽV d.o.o. donijela je odluku da 1. studenog 2013. stupi na snagu novi Pravilnik o unutarnjoj organizaciji

i sistematizaciji radnih mesta u TSŽV d.o.o. Novim Pravilnikom došlo je do promjene u organizaciji i broju radnika u pojedinim službama društva, organizaciji pogona, radionica i servisa. Povećao se broj radnika zbog pripajanja djelatnosti čišćenja vagona, te su servisne radionice organizacijski pripale pogonima koje održavaju iste serije vučnih vozila. Oko prijedloga nove organizacije održano je više sastanaka sa Upravom društva koje se je odnosilo na broj radnika i strukturu radnih mesta. Sindikat i Radničko vijeće uputilo je primjedbe na prijedlog kojim smo tražili da strukturu radnih mesta predlažu šefovi pogona i šefovi radionica s obzirom da najbolje znaju potrebu za pojedina radna mjesta. Većina pogona i radionica dobro je odradila prijedlog ali bilo je i slučajeva da predložena struktura radnih mesta ne zadovoljava potrebe procesa rada te da su izostavljena radna mjesta neophodna za svakodnevno održavanje vučnih vozila. Također imamo slučaj da su za sistematizirana radna mjesta za radnike koji imaju odgovarajuću stručnu spremu, predloženi radnici za koje je upitno da li će svojim znanjem i iskustvom moći odradivati poslove radnog mesta za koje su potpisali Ugovor o radu. Nažalost pojedini pogoni ostali su bez stručnih radnika, inženjera, tehničara, majstora i bit će teško odraditi sve poslove koji se planiraju. Kroz proteklo razdoblje TSŽV d.o.o. napustilo je oko 100 radnika, a 20 radnika će društvo naputiti poticajnim otpremninama krajem 2013. godine i to se najčešće smanjenje upravo odnosi u pogonima i radionicama. Poslodavac će morati nakon popunjavanja radnih mesta po novoj sistematizaciji primiti određeni broj radnika posebno u onim pogonima koji imaju nepotpunjena radna mjesta.

Na temelju nove organizacije i sistematizacije radnicima su tijekom mjeseca studenog izdani novi Ugovori o radu sa novim cijenama sata rada koji se primjenjuje od 1. studenog 2013. godine. Osnova za raspored radnika na pojedina radna mjesta trebao je biti Ugovor o radno pravnoj zaštiti i kriteriji koje sadrži Ugovor. U tom dijelu upozorili smo poslodavca na kršenje Ugovora u nekoliko slučajeva prilikom rasporeda radnika. Većina radnika potpisala je nove Ugovore o radu, a bilo je i nekoliko slučajeva pritužbi što se pokušalo riješiti kroz razgovore sa poslodavcem. Pojavio se i problem ostvarivanja prava na solidarnost za 25 radnika koji su promjenom Ugovora o radu ostvarili pravo na solidarnost, a u nove Ugovore o radu poslodavac im nije upisao stečeno pravo iako je članom 145. KU vrlo jasno propisani uvjeti i postupak kod ostvarivanja prava na solidarnost. Na zahtjev sindikata da se poštuje odredba KU poslodavac je uputio očitovanje da svi radnici koji smatraju da su ostvarili ili stekli pravo na solidarnost

moraju dostaviti zahtjev za ostvarivanje prava koje će poslodavac provjeriti i nakon toga radnicima pravo priznati kroz rješenje o plaći.

Sindikat nije prihvatio prijedlog da se pravo ne upisuje u Ugovor o radu te smo uputili temeljem članka 200. KU zahtjev za tumačenje članka 145. KU i način njebove primjene. Sjednica povjerenstva za tumačenje KU održana je 25. studenog 2013. na kojoj je usuglašeno tumačenje prema odredbama KU.

Želimo istaći da je važno što je poslodavac uvažio određene primjedbe, a posebno u dijelu broja radnika i strukture radnih mesta, te se kroz novu organizaciju i sistematizaciju postiglo da svi radnici imaju Ugovore o radu.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Zahtjev za izmjene i dopune KU Održavanja vagona d.o.o.

Uprava Održavanja vagona d.o.o. predložila je nastavak kolektivnih pregovora vezano za Aneks KU, za smanjenje materijalnih prava i prijedlog smanjenja cijena sata rada. Održavanje vagona u teškoj je finansijskoj situaciji, društvo nema dovoljno prihoda što je dovelo do uvjeta za otvaranje pred stečajne nadzore. Iz tih razloga Uprava je upoznala pregovarački odbor sindikata sa podacima o poslovanju koji se očekuju do kraja godine ali i o planovima za 2014. godinu gdje se očekuje daljnje smanjenje posla i prihoda posebno u dijelu revizije na teretnim vagonima. Pregovarački odbori poslodavca i sindikata usuglasili su Aneks KU u dijelu koji se odnosi na dodatak za specijalističke ispite, pravo na jubilarne nagrade u 2014. godini, pravo na jednokratnu pomoć za bolovanje, neisplatu regresa i božićnice u 2013. godini kao i u ostalim matičnim i ovisnim društvima. Ostalo je otvoreno pitanje naknade za prijevoz na posao i s posla gdje nismo prihvitali da se u 2013. odnosno za zadnji mjesec u godini radnicima ne isplati prijevoz. Pitanje naknade za prijevoz ostalo je otvoreno i rješavat će se u 2014. godini.

Pregovarački odbor poslodavca predložio je progresivno smanjenje plaće, odnosno smanjenje na način da radna mjesta sa najnižim plaćama imaju najmanje smanjenje dok bi radna mjesta sa većim plaćama imala veće smanjenje. Uz navedeno predložen je i model određivanja plaće prema ostvarenim rezultatima rada, varijabilni dio koji bi se određivao prema rezultatima rada u odnosu na plan svake pojedine radionice. Na osnovu prijedloga održan je sastanak sindikalnih povjerenika iz OV-a na kojem se analizirao prijedlog. Pregovarački odbor sindikata poslao je poslodavcu pri-

mjedbe na prijedlog kojim je predložio da radna mjesta sa najnižim plaćama imaju najmanje smanjenje te da se umjesto rada po ostvarenim rezultatima rada otvore pregovori oko smanjenog tjednog fonda sati. Radionice koje imaju manju zaposlenost radili bi skraćeni radni tjedan (36 ili 38 sati ovisno o rezultatima rada) dok bi radionice koje imaju punu zaposlenost radile 40 sati tjedno.

Na osnovu prijedloga nastaviti će se kolektivni pregovori. Uprava društva informirala je sindikat da je u postupku izrade nove organizacije i sistematizacije. Održan je sastanak sa šefovima radionica nakon čega će se izraditi prijedlog koji će uprava uputiti sindikatu i radničkom vijeću na savjetovanje.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Skupovi radnika Tersus-eko d.o.o.

Poslodavac i Radničko vijeće Tersus-eko d.o.o. sazvali su skupove radnika po regionalnim centrima, a teme o kojima se je raspravljalo na skupovima odnosilo se je stanje i opstanku društva u narednom razdoblju, uvjetima prilagođavanja tržištu, povećanju normativa rada, smanjenju plaće i materijalnih prava radnika. Poslodavac je izvijestio radnike o natječaju za poslove čišćenja prostora u HŽ Infrastrukturi d.o.o. koji traje do 24. prosinca 2013. i za koji nam je vezano 90 % ukupnog pružanja usluga. Uprava društva informirala je radnike o mjerama koje bi slijedile ukoliko Tersus-eko ne bi prošao na natječaju, kao i mjeru koje će predložiti sindikatima za pregovore u dijelu smanjenja materijalnih prava radnika. Uprava smatra da bi sa nižom cijenom usluga bila konkurentnija na natječaju i tako bi se stvorila veća mogućnost da se dobiju poslovi.

Predstavnici sindikata i Radničkog vijeća upoznali su radnike sa stavom sindikata kada su u pitanju mjeru koje predlaže Uprava. Radnici društva već su se odrekli većine materijalnih prava iz Kolektivnog ugovora kroz dodatke I, II i III. Za daljnje smanjenje materijalnih prava nema prostora, jer plaće radnika čišćenja prostora za 3,11 % su veće od minimalne bruto plaće u RH. Uz plaću radnici dobivaju prijevoz na posao i s posla te P-2 karte s obzirom da jedan dio radnika koristi prijevoz željeznicom za dolazak i odlazak s posla. Uz smanjenje cijena sata rada poslodavac bi otvorio pregovore i o ostalim odredbama KU koje se odnose na materijalna prava ili primanja radnika. Postavljeno je i pitanje normativa po radniku, da li ima prostora za povećanje normativa, odnosno da li se za manju plaću može više napraviti.

Krajem mjeseca studenog, radnice koje su se prijavile za zbrinjavanje putem poticajnih otpremnina a vezane su

za usluge čišćenja prostora HŽ Carga potpisale su Ugovore za sporazumno prekid radnog odnosa. Usluge čišćenja prostora HŽ Carga nastaviti će se do kraja 2013. godine.

Nakon održavanja skupova radnika u svim regionalnim centrima Uprava društva predložiti će sindikatima prijedlog izmjena i dopuna na osnovu kojih će se otvoriti kolektivni pregovori. Sindikat će sa zahtjevima Uprave u dijelu izmjena i dopuna KU upoznati radnike putem povjerenika sindikata.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Poslodavac mora izvještavati Radničko vijeće

Dana 20. studenog 2013. održana je sjednica pregovaračkih odbora u RPV d.o.o. vezano za prijedlog izmjene članka 177. Kolektivnog ugovora. Poslodavac je predložio da se izmjeni formulacija članka te da se ugradi da se plaća isplaćuje do zadnjeg dana u mjesecu za prethodni mjesec. Sindikat nije prihvatio prijedlog, ostaje i dalje da se plaća isplaćuje do 25-tog u mjesecu.

Nakon sjednice pregovaračkih odbora održan je sastanak Uprave društva, Radničkog vijeća, predstavnika radnika u NO RPV d.o.o. i predstavnika SHŽ vezano za obvezu poslodavca prema Radničkom vijeću u dijelu obavlješćivanja i dostavljanja podataka. Razlog sazivanja sastanka je kršenje odredbi Zakona o radu u dijelu obveza koje ima poslodavac prema Radničkom vijeću i sindikatu te nedostavljanje podataka predstavniku radnika u NO. Poslodavac ima obvezu istinito i cjelovito izvještavati Radničko vijeće svaka tri mjeseca o svim alinejama iz članka 148. Zakona o radu što se u slučaju RPV d.o.o. nije događalo. Informacije koje je prema tvrdnjama RV poslodavac i dostavlja bile su nepotpune te se kao takve nisu mogle koristiti za analize. Predstavnici sindikata i RV upozorili su poslodavca da će ukoliko nastavi sa kršenjem ZOR-a i KU biti primorani zatražiti nadzor državnog inspektorata iz područja radnog prava. Predstavnik radnika u NO upozorio je poslodavca na kršenje Zakona o trgovackim društvima i Zakona o radu kada su u pitanju podaci koji su neophodni da bi on kao predstavnik radnika mogao kvalitetno zastupati radnike. Zaključeno je da se traženi podaci ubuduće moraju dostavljati istinito i cjelovito te da će se sačekati iduća sjednica NO na kojoj će se raspraviti o zahtjevima predstavnika radnika kada su u pitanju podaci te će se nakon toga ovisno o događanjima pokrenuti postupci prema NO i Skupštini RPV d.o.o.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

RAZGOVOR S DOPREDSJEDNICIMA DJELATNOSTI SHŽ

Ljiljana Furdek, v.d. dopredsjednice Djelatnosti Pružne građevine

Snagu sindikata čine naši članovi

Ljiljana Furdek na željezničari radi 31 godinu, a članom sindikata postala je 1990. godine i jedna je od utemeljiteljica tadašnjeg Sindikata građevinske infrastrukture. Za v. d. dopredsjednice Djelatnosti imenovana je 1. srpnja ove godine, kada je dotadašnji predsjednik Mato Derežić otišao u zasluženu mirovinu. Na pitanje zašto je postala član sindikata odgovorila je: "Potičem iz radničke obitelji u kojoj se držalo do poštenja, pravednosti, brige za bolesne i one u potrebi. Te vrijednosti nosim u svom srcu, i u skladu s njima živim, radim i postavljam ciljeve. To je bila i moja odrednica zašto postati član sindikata".

/P/ Da li je današnje vrijeme postalo nužnost da radnik postane član sindikata?

Živimo u turbulentnom vremenu kada smo svjedoci svakodnevnim otpuštanjima, neisplatom plaća radnicima, nepoštivanjem odredaba kolektivnih ugovora, prosvjedima, izmjenama odredaba Zakona o radu na štetu radnika i sve većem nezadovoljstvu radništva, mlađih, umirovljenika. Bez zaštite sindikata radnik se danas teško, gotovo uopće ne može izboriti za svoja prava. Snagu sindikata ne daje pojedinac nego njegova brojnost u članstvu i iz tog razloga potrebno je da svaki radnik postane član sindikata.

/P/ Sa kojima se problemima susreću članovi sindikata u Vašoj Djelatnosti?

Problemi naših članova su kao i drugdje vezani uz radno pravna pitanja, uvjetima rada, zaštiti na radu, prekovremen rad, smjenski rad, cijene sata rada, produženje ugovora za rad na određeno vrijeme i slično. Jedan dio naših radnika zbog teških uvjeta rada (rad na otvorenom) imaju narušeno zdravlje zbog čega su izgubili zdravstvena grupe. Problemi su i oko organiziranja kuhanje na radilištima kao i lošeg smještaja dijela radnika u radnim vlakovima. Također se najčešće postavljaju pitanja oko isplate materijalnih prava, kao na primjer naknade za odvojeni život i dr.

/P/ Koja je komunikacija po Vašem mišljenju sa članovima sindikata najvažnija?

Kako imam dosta sindikalnog iskustva mogu reći da je najvažniji iskren razgovor i pošten pristup prema svakom, kao i brza i istinita informacija. Vjerujem da se samo na takav način može graditi čvrsti most povjerenja i međusobnog uvažavanja.

/P/ Kako rješavate dislociranost između podružnica?

U svakodnevnim razgovorima sa našim glavnim povjerenicima, zajednički nastojimo odmah rješavati operativne probleme. Pisane materijale šaljemo faksom na sva naša radilišta i u radionice, organiziramo sastanke Odbora Djelatnosti, kao i sastanke sa povjerenicima u svim našim podružnicama. Također u dogovoru sa povjerenicima odlazimo i na radilišta jer smatram da je osobni kontakt sa članstvom na terenu vrlo važan, zapravo presudan za vjerodostojnost svih nas koji radimo i promoviramo naš sindikat. Kao što rekoh, snagu sindikata čine naši članovi.

/P/ Da li ste zadovoljni sa radom u SHŽ-u? Što bi ste mijenjali ili nadopunili?

S obzirom da je prošlo svega nekoliko mjeseci od mojeg imenovanja za v.d. dopredsjednice, za ovo kratko vrijeme mogu prosuditi da su aktivnosti i rad u sindikatu vrlo dinamični a odgovornost je velika. Naš sindikat se našao pred vrlo ozbiljnim zadaćama u našoj Djelatnosti koje strpljivo i odgovorno odrađujemo svi zajedno. Pri tom nam nesebično i uvijek pomaže naš predsjednik sindikata Ivan Forgač na čemu mu iskreno zahvaljujem.

/P/ Da li vjerujete u snagu sindikata u današnje vrijeme?

Vjerujem u naše članove koji su nadaspošteni i vrijedni radnici i oni su naša snaga sada i uvijek.

/P/ Da li mlađim ljudima može pomoći sindikat da se bolje snađu u našem željezničkom okruženju?

Činjenice je da su mlađi danas posebno ugrožena skupina na tržištu rada, budući da je stopa nezaposlenosti mlađih gotovo dvostruko veća od one u uku-



pnoj populaciji, te da mlađi daleko češće rade na nesigurnim i netipičnim radnim mjestima, neprijavljeni, s ugovorima na određeno vrijeme, neplaćenim prekovremenim radom i poslovima ispod njihove razine kvalifikacije. Sve ih to dovodi u nesigurnu egzistencijalnu situaciju i negativno utječe na demografsku situaciju u Hrvatskoj. Nezaposlenost mlađih i diskriminacija mlađih na tržištu rada prioritetna su pitanja koja bi trebala biti u središtu sindikalnog programa. Ono zahtijeva akciju na razini odlučivanja, te djelotvorne sindikalne mjere i programe za povećanje broja i kvalitete radnih mješta, kvalitetnu naobrazbu osposobljavanje mlađih. Moramo priznati da sindikati taj problem ne mogu sami riješiti, jer to je i problem Vlade. Mi pokušavamo pomoći koliko možemo, ali s obzirom da je riječ o željezničarima čiji poslodavci više razmislijaju kakao se riješiti "viška zaposlenih" vrlo je teško nešto pozitivno napraviti a da to bude u korist mlađih. Međutim mi smo uvijek otvoreni za razgovor i svatko tko nam se obrati pomognemo koliko možemo.

/P/ Ova godina je na odlasku. Kako biste je Vi ocijenili? Što očekujete od iduće godine?

Ova godina je bila teška. Puna neizvjesnosti koja je od našeg sindikata zahtijevala maksimalno angažiranje. Što se tiče naše Djelatnosti mogu reći da Kollektivni ugovor još nije zaključen, a kako se ide u privatizaciju neizvjesnost je na prvom mjestu. Kada to vidim zaista ne znam što možemo očekivati od iduće godine. Koristim priliku da svim članovima SHŽ-a čestitam božićne blagdane i poželjam uspješniju 2014. godinu. Kako naš narod kaže skupimo glave i bit ćemo jači.

Biljana Limpic-Donadic

MOJE MIŠLJENJE I PRIJEDLOZI

Što su članovi SHŽ-a rekli o zaštitnoj odjeći, restrukturiranju, plaćama, informiranju i prijedlozima za bolje sutra.



Željko Zukolo radi na željezničarima 30 godina, skladištar u HŽ Cargu

Najveća mi je želja da HŽ Cargo ostane jedinstven i to u sustavu naše željeznice. On je jedini hrvatski prijevoznik koji može samo pridonijeti razvoju našega gospodarstva. Da smo došli u ovu situaciju najviše je kriva "umjetno postavljena Uprava" koja do sada nije učinila ništa da se krene. Mi "mali ljudi" vidimo da tereta za prijevoz ima, ali nedostaje organizacija. Nama nisu potrebeni stranci koji bi nas "učili" kako treba raditi. Imamo znanje i nismo lijeni, jedino nedostaju stručni ljudi koji bi trebali biti na čelu ove tvrtke i rezultati bi se brzo vidjeli. Član sindikata SHŽ-a sam od 1999. i do sada sam zadovoljan sa njegovim radom. Iduća, 2014. godina bit će teška za sve radnike. Žalosno je što rukovodstvo svoj neuspjeh rješava viškom radnika. SHŽ će se sa svim dopuštenim sindikalnim sredstvima boriti za prava radnika i ukazivat će Vladi RH, resornom ministarstvu, Upravama u HŽ-u na propuste i njihove krive odluke kojima se krše prava radnika. Na željeznicama ima previše sindikata što pogoduje poslodavcu, a na svakom pojedincu je da prepozna koji će sindikat najvišeštiti njegove interese. Sindikat treba biti uz radnika i onda kada je najteže, što je SHŽ do sada dokazao.



Ante Jakić, tri godine radi na željeznicama, samostalni referent prodaje u HŽ Cargu, predsjednik je Radničkog vijeća Agita

Sindikat danas ima značajnu ulogu u životu radnika jer je na kraju jedini ON ostao da brani i štiti prava radnik. Na žalost mali je broj mlađih ljudi koji postaju članovi sindikata, a razlog je što se primaju u malom broju i kada dođu onda su dugo na određeno vrijeme. Trebalo bi se više raditi sa mladima da oni osjete da su dobrodošli u radnoj sredini i da se čuje njihova riječ. Važno je druženje među ljudima i pozdravljam akciju SHŽ-a koji već godinama održava sportske susrete. U javnosti trebamo mijenjati mišljenje o željeznicama i negativni imidž pretvoriti u pozitivni. To bi pozitivno djelovalo na sve naše radnike bez obzira u kojoj tvrtki rade. Potrebno je ograničiti utjecaj politike na željeznicu i na rukovodeća mjesta imenovati lude koje krase iskusnost, znanje i plemnitost. Uloga Radničkog vijeća je da se ljudi okupljaju i da osjete zajedništvo, da mogu otvoreno govoriti o problemima i davati svoje mišljenje. Volio bih u idućoj godini da se vidi napredak i da konačno na kraju tunela vidimo svjetlo.



Anto Margić, 31 godina radi na željeznicama, rasporedni je radnik u vlakopratnji kolodvor GK, Zagreb

Nisam bio zadovoljan sa radom pretvodnog sindikata te sam se prije dvije godine izašao i postao član SHŽ-a i do sada sam zadovoljan. Glavni sam povjerenik sindikata vlakopratnje u GK Zagreb i svakodnevno se susrećem sa problemima koji se odnose na organizaciju posla. Neke probleme uspijem sam riješiti, ali teže probleme dostavljam predsjedniku Sindikata i predsjedniku Djelatnosti HŽ Putničkog prijevoza. Posao najviše otežavaju mnogobrojne obavijesti (brzjavke) koje se donose u zadnjem čas i često su nedorečene i nejasne. Ne slažem se sa odlukom Uprave HŽPP da se smanji broj konduktora i putničkih blagajnika jer od njih ovisi plaća HŽPP. U novom Kolektivnom ugovoru video sam niz nepravilnosti a posebno me smeta što su neka radna mjesta privilegirana. Konduktori u Zagrebu GK nisu dobili još mobitele, dok su strojovođe iste dobili prije par mjeseci. Uz poštovanje prema strojovođama, poslodavac bi trebao voditi računa i o kondukturma jer strojovođa ima direktnu dispečersku vezu s lokomotivom, što znači da može nazvati dispečera kada ima probleme, dok konduktor to ne može iz vlaka. Ne znam zašto službeni kombi uz strojovođe ne bi vozio i konduktore, kad su i oni izvršno osoblje. Brojni remonti koji se obavljaju na prugama, nama "putničarima" donosi finansijsku štetu jer gubimo putnike. Želio bih da se u idućoj godini krene u realizaciju nabave 44 vlaka jer bez njih nema naše budućnosti.



Branko Kučko, 25 godina na željeznicama, tehnolog u Željezničkoj tiskari

Član sam sindikata od prvog radnog dana, a prije četiri godine svi radnici tiskare postali su članovi SHŽ-a. Danas je radnicima mnogo teže nego prije. Neizvjesnost i mogućnost da izgubiš radno mjesto uvuklo se pod kožu svakog radnika. Željeznička tiskara čeka privatizacija iako nije pripremljena za nju. Kako se godina-ništa nije ulagalo sa stariim strojevima teško ćemo uspjeti na tržištu na kojem je konkurenčija velika. Prije prodaje tiskare trebalo bi uknjižiti pogon na Peščenici i dobiti uporabnu dozvolu. Informacije poslodavca o privatizaciji teško dolazi do radnika. Ipak očekujemo da će se i to popraviti. Inače sam protiv prodaje tiskare, jer željeznička nju treba. Jedini mi za željeznicu tiskamo kartonske karte, a da ne govorim i o drugim uslugama. Mi vidimo u željeznicama svoju budućnost, ali bilo bi bolje da se nalazimo u sklopu HŽ Putničkog prijevoza. U ovoj godini mnogo je radnika uz poticajne otpremnine otišlo u mirovinu i sada ima 36 radnika plus dvoje koje je primljeno. Opseg rada ostao je isti kao kad nas 58 (koliko nas je bilo). Pregrupirali smo se kako bi zadovoljili

potrebe naših klijenata, ali pritisak na radnike sve je veći.



Ivan Novosel, 30 godina radi na željeznicama, prometnik poslova u HŽPP

Od osnivanja SHŽ-a sam njegov član. Zadovoljan jesam ali može i bolje. U SHŽ-u mi se svida transparentnost, sve se zna i nema muljaže. Informacije se ne skrivaju i sve što me zanima mogu nazvati i dobiti odgovor. Danas poslodavac nije sklon sindikatu i članu sindikata jer ga smatra kočničarom u njegovim odlukama, a to nije dobro. Da postoji socijalni dijalog između poslodavca i sindikata imali bi svi koristi. U ne tako davnjoj prošlosti postojali su planovi razvoja. Danas se radi stihiski i bez odgovornosti. I nekada su na željeznicu dolazili politički kadrovi, ali oni su barem znali svoj posao. Sada kao da nam nisu potrebeni stručni kadrovi. Povećava se administracija, dupliraju se poslovi iako smo informatički povezani. Kadrovske politike nema, a ako poslodavcu ne onda se treba smanjiti broj radnika. Treba nam modernizacija željeznice, ali ona ne može biti učinkovita ukoliko nema stručnih ljudi.



Branko Lučić od 1973. je na željeznicama. Radi u izvršnoj službi za tehnički pregled vagona u HŽ Cargu

Preporučio bih da svaki radnik postane članom sindikata, iz jednostavnog razloga što kao pojedinac ne može ništa učiniti. Da bi bili još jači potrebno je da se međusobno sindikati ujedine. Prodaja HŽ Carga bio bi krivi potez ne samo za željeznicu nego i za Vladu RH. Nužno je selektirati vrste robe, a Vlada bi trebala donijeti Uredbu (postojala je oko 80-tih godina) da se teret prevozi željeznicom. Podjela željeznicama nije nam donijela dobro i sve se više dijelimo na one koji imaju i one koje nemaju. Politika imenuje direktora koji tvrtku može dovesti u propast, a radnik snosi posljedice. Potrebna je modernizacija željeznice, ali nije dobro da se na svim prugama utvaraju remonti što ima finansijske posljedice za nas i HŽ Putnički prijevoz. Danas na željeznicama ima veliki broj ljudi koji imaju VSS i doktorate, ali se rezultati njihovog rada ne vide. Pitam se zašto?



Stjepan Karšaj, samostalni referent za obračun OÜU-a u Cargu

Biti član sindikata znači imati neku sigurnost. Pojedinci to ne shvaćaju i svoje ne obrazlažu sa plaćanjem članarine. Sindikat danas nije nabava zimnice već mnogo više i odgovornije. Boriti se za radnička

prava protiv odluka poslodavca kojemu je jedini cilj da se smanje radnička prava mnogo je teže i odgovornije. Ne svđa mi se neslaganje među sindikatima koji djeluju na željeznicama. Kada dođe do nekog problema trebamo svi jedinstveno djelovati i tada bi i rezultati bili veći. Primjer je HŽ Cargo. Dok je naš sindikat ukazivao na propuste i predviđao je mogući scenarij događaja koji je i uslijedio, drugi sindikati su šutjeli. Neki su progledali sada, ali izgubilo se mnogo vremena. Nisam za prodaju HŽ Carga, ali se puno toga treba promjeniti u poslovanju da bi bili uspješniji. Nekada se vodila briga o vagonima i istovari su se morali izvršavati na vrijeme, u protivnom plaćala se tzv. danguba. Danas toga nema. Firme nuđu modus da se smanji iznos i iako idemo na ruku našim korisnicima trebali bi znati da kada vagoni voze mi zarađujemo, a obrt vagona mora biti što kraći. Autor sam nekadašnjeg Pravilnika RIV-a, prilog XI, knjiga 1 i 2. (AVV-OUU je sadašnji sljedbenik).



Branka Ključarić-Filipan, radi na željeznicama deset godina kao prevoditeljica za njemački jezik u HŽ Cargu, Služba za međunarodne odnose i protokol

Iz svoga iskustva mogu reći da je poželjno biti član sindikata. Naime, u jednom od niz sistematisacija koje su dosada provedene moje je radno mjesto bilo izbrisano iz sistematisacije, unatoč činjenici što sam svakodnevno dobivala materijale za prevođenje, drugim riječima potreba za takvim radnim mjestom u društvu je bila vidljiva. Uz pomoć sindikata dokazali smo opravdanost postojanja takvoga radnog mjesta i nisam postala tehnički višak. Razne informacije koje svakodnevno dolaze do nas radnika bilo putem medija ili kuloarskih, a odnose se na sudbinu HŽ Carga negativno utječu na radno raspoloženje djelatnika. Imam petro djece koja se nalaze u odgojno-obrazovnom procesu i nije mi svejedno što se događa u HŽ Cargu. Svaka struka anticipira odgovornost prema poslu zbog čega se politika ne bi trebala miješati u bit struke. Tehnološkog viška zasigurno ima, međutim potrebno je prethodno provesti dubinsko snimanje pa tek onda odrediti koja su to radna mjesta. Osim prevoditeljskih poslova radim i kao sudska tumač za njemački jezik. Što se tiče prevođenja unutar tvrtke, žao mi je što svoje prijevode ne potpisujem i najčešće nemam povratne informacije što se dalje dešava s njima. Jedna od mojih novogodišnjih želja bila bi da vodim *in house* edukaciju za početnike i za one radnike koji žele usavršiti njemački jezik. Interesa ima, međutim poslodavac dosada još nije pokazao sluha za taj svojevrstan projekt.



Sanja Ešegović, 17 godina na željeznicama, predradnik čišćenja putničkih vagona u TSŽV-u.

Kada sam počela raditi u tadašnjoj tvrtki Čišćenje i njega putničkih vagona, vrlo brzo sam uvidjela da je sindikat koji se nalazi u njemu dobro organiziran i da vodi

brigu za radnike koji u ovoj djelatnosti rade u teškim uvjetima. Radilo se to o SHŽ-u, te sam i ja 2002. postala njegov član. Iako je ove godine došlo do podjele naše tvrtke, što je uzrokovalo da je dio radnika pripao TSŽV-u a dio novoosnovanoj tvrtki Tersus Eko, podružnica je ostala jedinstvena. Članovi se ne trebaju brinuti jer će se njihovi interesi zastupati preko naših podružnica i glavnih povjerenika. Vrlo je bitno da radnik izabere sindikat koji će braniti njegove interese, a to nije teško. Valja analizirati dosadašnji rad pojedinih sindikata i odmah će se vidjeti kako pojedini sindikati zastupaju radnike. Kako živimo u teškom vremenu kada je neizvjesnost za budućnost velika, svaki radnik mora shvatiti da kao pojedinac ne može učiniti mnogo. Što ima više članova, sindikat je jači i rezultati u pregovaranju s poslodavcem bit će bolji. Poslodavcu je mnogo lakše kada ima više sindikata jer na taj način tupi njegovu oštricu. Međutim, mnogi sindikati da bi zadрžali svoj status boje se udruživanjem. Uvjeti rada u našoj djelatnosti su teški i modernizacija koja se sada provodi na željeznicama ne bi smjela zaobići i nas. Metle i razne četke pomalo su zamijenili strojevi, ali još uvijek nedovoljno a kako se radi na otvorenom, trebale bi se uređiti prostorije za radnike jer su sadašnje u lošem stanju. U novom Kolektivnom ugovoru, radnici koji rade na čišćenju vagona dobili su dodatak od 5 % na plaću za otežane uvjete rada, a za to se izborio SHŽ. Vidljiv je nedostatak radnika, a kako se ne primaju novi oni koji su ostali moraju raditi dvostruko. Svi ovo utječe na ljude koji se otudaju. Druženje je bitno jer ono jača zajedništvo i pripadnost nekoj sredini, a naš sindikat upravo radi na jačanju zajedništva. Kao tajnica u SHŽ-u radim tri godine i vidim da se radnici sve češće obraćaju sindikatu da im pomognu.



Renata Prebeg, osam godina radi na željeznicama, pomoćnica šefa pogona u tvrtki Tersus Eko

Sa prvim radnim danom na željeznicama postala sam i član SHŽ-a i mislim da je moja odluka bila ispravna. Naime, kod SHŽ-a posebno je naglašena socijalna osjetljivost i svaki član koji želi čuti istinu informaciju može se обратiti povjereniku i bez odugovlačenja će je dobiti. Sada sam sindikalni dužnosnik iz redova većinskog sindikata organiziranog u društvu Tersus Eko, koordinator ZNR. Kada je članstvo brojnije i snaga sindikata je veća. Pojedinac ne može ništa napraviti jer živimo u teška vremena u kojem poslodavac ima cilj smanjiti broj radnika i njegova prava. Sudbina tvrtke Tersus Eko je neizvjesna i predlaže se privatizacija. Nekada smo bili cijenjeni po kvalitetu rada na tržištu. Čistili smo poslovne zgrade HNB-a, HBOR-a, FINE, Porezne uprave... Međutim, sa tržišta potpisnule su nas privatne tvrtke koje se bave čišćenjem, a u njima caruje siva ekonomija. Iako čistimo 85 % prostorija HŽ Infrastrukture, bojimo se natječaja koje je ta tvrtka objavila za čišćenje. Kako se čisti na specifičnim lokacijama na željeznicama mnogo teže će se snaći druge tvrtke. Željela bih da naša tvrtka ostane u sastavu željeznice jer posla, a i lakše je surađivati sa nekim kojega poznaš. Da bi

tvrtka opstala odrekli smo se božićnice, regres, uskrsnice, jubilarne nagrade, jednokratne novčane pomoći kod bolovanja i smrti člana uže obitelji, dara za djecu i dopunskog osiguranja. Tvrdim da odricanje od ovih prava ne može smanjiti nezaposlenost. Iznakao nas ima malo jer su mnogi otišli u mirovinu koristeći poticajne mjere. Zbog teških uvjeta rada (radi se pretežno o ženskoj radnoj snazi) česta su bolovanja. Sa ono malo radnika kojih imamo pokušavamo održati kvalitetu. Do sada nas je SHŽ podržavao u našim traženjima da izbjegnemo privatizaciju, jer svi oni koji su je prošli ili prolaze znaju da poslodavca jedino interesira profit, a ne radnik.



Vesna Vrban, 18 godina na željeznicama, poslovođa na čišćenju poslovnih prostora u tvrtki Tersus Eko

Kada sam počela raditi u tadašnjoj tvrtki Čišćenje i njega bila je razvijena svijest o sindikal-

nom radu i članstvu u SHŽ, pa sam tako i ja postala njegov član. Danas je uloga sindikata teža i odgovornija, a razgovori s poslodavcem sve su teži. Mislim da ni iduća godina neće biti laka. Predloženi **Zakon o radu** iako je povučen pod pritiskom sindikata neće završiti u ladjici. Bojam se da će upravo iduća godina biti obilježena sa tim Zakonom koji nije prihvatljiv za radnike, prvenstveno zbog uvođenja obveznog 56-satnog radnog tjedna čime se čini radnike ovisnim o poslodavcu, bez mogućnosti da utječu na svoj radni dan, tjedan i radni vijek. Uništava se i mogućnost sindikalnog štrajka jer su odredbe toliko ograničavajuće da takvih nema u europskim državama. Svjedoci smo da je usvojen **Mirovinski zakon** koji je povećao staž mirovinskog osiguranja s 40 na 41 godinu, a dobu granice radnika se digao na 67 godina. Kada vidim po kakvim uvjetima rade naše radnice, a to je rad na otvorenom, sa metlama i četkama, kemijskim sredstvima pitam se kako će one doći do mirovine. Nitko nije uzimao uvjete rada kao glavnu osnovu da se odredi dužina radnog staža na specifičnim radnim mjestima. Nije jednak biti čistačica vagona na peronu i čistačica koje čiste uredske prostorije. Kod nas je radnica sve manje, a nova i mlađa radna snaga se ne prima, dok su kvadrati za čišćenje sve veći. Do sada je bila praksa da su se radnici držali na određeno radno vrijeme dvije, tri ili više godina, i predloženi **Zakon o povremenim poslovima** ne ide na ruku radnika. Uvodi se mogućnost da poslodavci mogu proglašiti četvrtinu radnih mjeseca povremenim poslovima, za što nije potreban ugovor o radu, nego se izdaju vrijeđnosnice Ministarstva finansija. Nijedno novo radno mjesto ovakvo se ne može otvoriti, ali će te odredbe sniziti cijenu rada, jer se za agencijskog radnika ne primjenjuje odredba o minimalnoj plaći.

Povjerenik sam u Radničkom vijeću Tersus Eko. Iako poslodavac ne može donijeti neku odluku bez suglasnosti RV, borba za radnička prava su vrlo teška. Budućnost neće biti laka za radnike. Pred našom tvrtkom je i privatizacija koja po mom mišljenju nije dobra i SHŽ kao i mnogo puta do sada stajat će uz svoje članove.

Biljana Limpić-Donadić

Što učiniti kada putnik ne može

ili ne želi platiti prijevoznu kartu?

Da je radno mjesto konduktora opasno i teško za rad i nije velika novost za putnike koji se voze vlakom. Često su konduktori izloženi maltretiranju od strane putnika koji se znaju i fizički obračunati, te oni na svom radnom mjestu dobiju šamar, udarac u glavu, a da o psovskama i ne govorimo.

Što učiniti u takvoj situaciji?

Kod pregledavanja prijevoznih karata, konduktor nikada ne zna što može krenuti po zlu, stoga sa dužnom pozornošću treba prilaziti svakom putniku bez obzira da li ima prijevoznu kartu ili ne. U slučaju kada putnik nema karte konduktor ne bi smio podizati ton svoga glasa i koristiti riječi, kao što su: „Morate napustiti vlak ili vlak neće krenuti dok ne izadete, ili zvat ću policiju, naplatit ću vam kaznu u iznosu od 500,00 kn i slično“. Od konduktora putnici očekuju da se domaćinski ponaša jer svaka prijetnja kod putnika stvara revolt i njegov otpor, koji mogu dovesti do sukoba u kojem deblji kraj najčešće izvuče konduktor. Stoga, svi razgovori trebaju proći bez dizanja tenzija, naročito kad se radi o pijanim i drogiranim putnicima ili o skupini koja ide ili se vraća sa utakmice, koncerata i noćnih zabava U takvim situacijama pojedinci se žele dokazati pred svojim kolegama.

Kod naplate karte treba izbjegavati naplatu dodatka od 500,00 kn jer to je dodatak koji se izuzetno naplaćuje i to kad konduktor ima neposrednu zaštitu kao što je kontrolor putničkog prijevoza, policija, zaštitar i sl. U današnje vrijeme 500,00 kn je veliki novac koji može izazvati revolt kod putnika, a pojedinci se tada i fizički žele obračunati sa konduktorem. U slučaju da putnik nema novca da plati prijevoznu kartu, zamolite ga da vam da osobnu iskaznicu i recite mu da će

te mu ispostaviti prijevoznu kartu po redovnoj voznoj cijeni, bez kazne, sa napomenom da kartu mora platiti u roku 15 dana. Prema važećim propisima nigdje nije propisano da kod ispostavljanja karte (Zapisnik o neobavljenoj dolipli u vlaku K-92) konduktor mora ispostaviti i dodatak od 500,00 kn, bez obzira što pojedini nadređeni to traže. Ovako se može izbjegići neugodnost od strane putnika jer će i on shvatiti da radite svoj posao i da njemu želite pomoći ikako nema novca.

Putniku se možete ispostaviti K-92 do njegovog odredišnog kolodvora prema čl. 42, toč. 12. Upute 107, ukoliko ste kao konduktor procijenili da će putnik platiti kartu po ispostavljenom zapisniku u roku 15 dana. Postoji mogućnost da se on ogluši, ali tada HŽPP putem svoje pravne službe može pridružiti putniku naplatiti kartu. U tom slučaju kontrolor putničkog prijevoza ili nadređeni radnik neće moći pozivati konduktora na odgovornost da šverca putnika u vlaku, ili da ne radi svoj posao. Ako putnik odbije dati osobnu iskaznicu, konduktor se treba obratiti glavnom operateru putničkog prijevoza i upoznati ga s nastalom situacijom. Mora vam biti jasno da sa takvim putnikom treba izbjegavati daljnje razgovore. Zaustavljanje vlaka u kolodvoru kako bi došla policija i isključila spornog putnika iz daljnje vožnje ne dolazi u obzir, izuzev slučaja da se konduktora fizički napadne. Pravo na slobodu kretanja je ustavna kategorija i konduktor zbog

jednog putnika ne možete ograničiti kretanje ostalim putnicima, a niti oni smiju ispaštati zbog pojedinca. Zaustavljanje vlaka u kolodvoru nije dozvoljeno ni u važećim propisima HŽPP.

U takvoj situaciji ostali putnici i HŽPP trpe štetu koja se konduktoru može staviti na teret. Predlažem da se za pomoć obratiti glavnom operateru putničkog prijevoza koji će dogovoriti da u narednom kolodvoru vlak dočeka policija, odnosno zaštitari ili kontrolori putničkog prijevoza koji će riješiti spor s putnikom. Ukoliko nitko ne dođe da vam pomogne, nitko vas ne može prozvatiti na odgovornost da niste radili svoj posao, jer vi ste uradili što ste mogli.

Ukoliko dođe do fizičkog napada i konduktor se ne osjeća sposobnim za rad, nije dužan nastaviti raditi. Naime, prema važećim propisima izvršni radnik mora prekinuti rad ukoliko nastupe okolnosti da je nesposoban za rad. Tada je obavezan potražiti liječničku pomoć. Ukoliko nastavite raditi i dođe do nesretnog događaja, konduktor za iste može odgovarati. Za nastale ozljede na radu, konduktor ima pravo da se pravično obeštiteti od poslodavca, ali bez liječničke dokumentacije ona je gotovo nemoguća ili je simbolična.

Za sve ostale informacije možete se obratiti Vahidu Bajraktareviću, dipl. iur. na broj mobitela **098 250 197; VIP 5903.**

Vahid Bajraktarević
predsjednik Djalatnosti HŽPP

Dječji božićni vlak "Tin-express"

i ove godine ispunio očekivanje najmlađih

Sindikat hrvatskih željezničara je 14. prosinca 2013. organizirao na relaciji Zagreb GK-Harmica-Zagreb vožnju božićnim vlakom Tin-express koji je bio namijenjen djeci i onima koji se osjećaju kao dijeca.

Vlak je bio okićen prigodnim ukrasima, a tijekom vožnje organiziran je prigodni program sa Djedom Mrazom koji je zabavljao djecu dijeleći im prigodne poklone (pakete). Dječje pjesme putem razglaša oduševila su djecu koja su pjevala, plesala i slikala se s Djedom Mrazom.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. već šesnaest godinu uspješno organizira dječji vlak. Za uspjeh je najviše zaslужna Ana Gašparec te dva Djeda Mraza: Luka Marić i Vjekoslav Suton.

Vahid Bajraktarević



Putnička blagajnica u Zagreb GK Martina Maslić s kćerkom Nelanj i Djedom Mrazom Lukom Marićem