



Sindikatsindikat
hrvatskih
željezničara

VIJESTI

listopad
2014.



POD POVEĆALOM

NASTAVAK MODERNIZACIJE ŽELJEZNICE POD UPITNIKOM

Ulaganja u željeznicu u 2014. godini su prepolovljena uz obrazloženje da je gospodarska situacija u zemlji teška i da se velike investicije moraju smanjiti. Potrebna sredstva pokušavaju se nadoknaditi sa kreditom za obnovu i razvoj, ali koliko će se dobiti i pod kojim uvjetima još uvijek je nepoznanica. Kredit koji se je očekivao od EBRD-a (Europska banka za obnovu i razvoj) još nije odobren, a država RH smanjila je dvostruko ulaganje u željeznicu. Ostalo je još 250 milijuna kuna za iduću godinu, a to je malo da se išta realizira.

Obećanja na početku mandata Kukuriku koalicije

Od osamostaljenja Hrvatske najviše se ulagalo u autoceste, pa su vodeći ljudi HŽ-a i sindikati stalno upozoravali javnost kako država ne vodi računa o razvoju željeznice. Razveselila nas je tada objava *Plana 21* Kukuriku koalicije koja je predstavljala temeljni dokument, odnosno skup poteza i projekata koji će se primijeniti kada koalicija pobijedi na izborima. Tako su željezničari pročitali i čuli obećanje da će Hrvatske željeznice biti ono što su bile autoceste 2000. godine, a to znači pokretač razvoja cjelokupnog hrvatskog gospodarstva, a ponajprije posustale domaće građevinske industrije. Ulaganje države u modernizaciju željeznice tada se predstavio kao svojevrsni »new dealom«, koji bi značio pokretanje investicijskog ciklusa u Hrvatskoj.

Tada je Gordan Maras (SDP) koji će kasnije postati ministar poduzetništva i obrta, predstavljajući gospodarski program SDP-a rekao: "Kao što je Račanova Vlada 2000-te godine ponudila »new deal« u izgradnji cesta, tako bi sada u roku od tri godine mi uložili 5 do 6 milijardi eura u izgradnju hidroelektrane, dvije termoelektrane i modernizaciju željeznica. Dakle, godišnje bi država investirala 2 milijarde eura, čime bi osigurali rast BDP-a od oko 4 posto, a poticali bi i privatni sektor da doprinese tom rastu sa još jedan ili 1,5 posto. Cilj nam je postići da BDP-a u svakoj od te prve tri godine raste po godišnjoj stopi od 5 posto".

Od obećanja se ne živi

Kada je Kukuriku koalicija (SDP-a, HNS-a, IDS-a i HSU-a) došla na vlast nakon dvije godine svima je bilo jasno da se Plan 21 neće provesti. Što se tiče nas željezničara počelo se je investirati u niz projekata, ali oni nisu završeni. Riječ je o projektima poput pruge na relaciji Gradec-Sveti Ivan Žabno, Vinkovci-Vukovar, 2. kolosijek Križevci-Koprivnica- Botovo, Greda -Novska, remont Savski Most-Zagreb. Odgađa se izmjena sustava signalno-sigurnosnih uređaja na ličkoj pruzi. Inače, projektom modernizacije pruge Oštarije – Knin – Split predviđeno je da se 31 kolodvor, 11 automatskih odjavni- ca i 103 željezničko-cestovna prijelaza

osiguraju najsuvremenijim elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajem te da se u kolodvorima Ogulin i Split ugradi centralizirani sustav daljinskog upravljanja radi automatskog vođenja vlakova cijelom duljinom pruge. Za izvedbu toga velikoga i kompleksnog projekta u razdoblju od 2003. do 2008. kupljena je i nabavljena oprema vrijedna približno 400 milijuna kuna. Od toga je do sada ugrađena oprema u vrijednosti od oko 100 milijuna kuna, i to na mjestima gdje nije bilo potrebno izvoditi građevinske radove odnosno na dijelovima gdje su ti radovi bili završeni. Međutim, kupljena oprema ne odgovara propisima o sigurnosti željezničkog prometa, dakle, nema potrebne ateste, a kupljena je od nekoliko različitih proizvođača pa nema ni ateste za usklađenost rada opreme koja mora biti povezana u kompaktan sustav.

Ukupna vrijednost opreme, koja već godinama leži u HŽ-ovu skladištu, iznosi 307,8 milijuna kuna, a najvažniji su dijelovi opreme od njemačkog *Ferrostaala*, koji nisu usklađeni s hrvatskom opremom s kojom rade hrvatske tvrtke. Tih 300 milijuna kuna golem je imobilizirani kapital, koji godinama leži neiskorišten.

Pismo upozorenja

Kako su u ovoj godini smanjene investicije za željeznicu, Sindikat hrvatskih željezničara je 14. listopada uputio pismo g. Zoranu Milanoviću, predsjedniku Vlade RH, g. Branku Grčiću, potpredsjedniku Vlade, te g. Siniši Hajdaš Dončiću, ministru pomorstva, prometa i infrastrukture u kojem ih upoznavaju sa dramatičnim stanjem u Hrvatskim željeznicama, a to su gubici u poslovanju i nelikvidnost. Smanjenjem planiranog financiranja za obnovu pruge koja je itekako nužna, od strane Državnog proračuna (za 2014. i 2015. sredstva su prepolovljena, a 3/4 iznosa utrošit će se u 2014.). HŽ Infrastruktura i Pružne građevine dovedene su u vrlo tešku poslovnu situaciju, koju obilježava nelikvidnost i poslovni gubici HŽ Infrastrukture. Ništa neće biti bolje ni u 2015. kada će se povećati gubici društva Pružne građevine, a koje već i sada nelikvidnost ugrožava realizaciju ugovorenih poslova.

Međutim, problemi se nastavljaju lančano jer usporena obnova pruge do-

vodi u tešku situaciju i HŽ Putnički prijevoz, koji zbog niske komercijalne brzine na mnogim linijama ne može biti konkurentan cestovnim prijevoznicima. Kako se odgađa i ugradnja signalne opreme na ličkoj pruzi, prijevoz putnika željeznicom prema Dalmaciji može potpuno nestati. HŽ Putnički prijevoz ne gubi samo na ličkoj pruzi jer i na ostalim dionicama gdje nije izvršen remont smanjen je broj vlakova i gomilaju se gubici. Imajući u vidu nastalu situaciju SHŽ predlaže da se završi obnova ličke pruge jer ona ima ekonomsko, demografsko i političko značenje, s tim više što je veći dio opreme odavno nabavljen.

Spiralno propadanje

Ni jedno društvo u HŽ-u nema budućnosti ukoliko se ne pokrenu investicije. Tako se u HŽ Cargu koji je doživio neuspješnu prodaju i nepošteno restrukturiranje i dalje gomilaju gubici i nelikvidnost, a vlakovi se otkazuju jer nema goriva za lokomotive. HŽ Putnički prijevoz je redukcijom voznog reda smanjio troškove, ali je smanjio i prihode i polako klizi prema dnu. I ova tvrtka bilježi velike gubitke, a temeljni kapital umanjen je oko 10 puta i sveden je na 2-3 plaće. Radi redukcije voznog reda, gubitaka i nelikvidnosti HŽ Carga u teškoj situaciji nalaze se i kćerinska društva: Tehnički servis za željeznička vozila i Održavanje vagona. Oni se bave lakim održavanjem, a s obzirom na nastalu situaciju imaju sve manje narudžbi, pa tako i prihoda. Ova društva nemaju na raspolaganju sredstva za restrukturiranje i kako imaju mali temeljni kapital vrlo brzo mogu ostvariti uvjete za stečaj.

Da bi se izbjeglo spiralno propadanje Hrvatskih željeznica, SHŽ predlaže da se osiguraju kreditna sredstva za nastavak obnove pruge, likvidnost i restrukturiranje infrastrukturnih i prijevoznih tvrtki i njihovih kćerinskih društava. Najava uzimanja dijela trošarine 0,20 HRK iz cijene goriva i davanje te trošarine HAC-u ne dolazi u obzir, jer se na taj način prisiljava željeznicu koja i sama propada da kupuje dizel goriva i tako financira cestovnu konkurenciju.

UKINUT NOĆNI VLAK ZAGREB - SPLIT

Čudno je da se restrukturiranja u Hrvatskim željeznicama svodi na ukidanje vlakova u putničkom i teretnom prijevozu i otkazima radnicima. Čudno je i to kako političke strukture naše zemlje, prvenstveno resorno ministarstvo, a i Ministarstvo zaštite okoliša i prirode nije reagiralo na činjenicu da je u mjesecu rujnu održan u New Yorku najveći klimatski marš u povijesti, u kojem je stotine tisuća ljudi zahtijevalo hitna rješenja za klimu, naglašavajući kako je srž problema u neoliberalnom kapitalizmu. Čudno je da Ministarstvo zaštite okoliša i prirode nije reklo ni riječi u obrani najodrživijeg načina prijevoza, a to je ŽELJEZHNICA koja je ekološki održiva, ekonomski isplativija i energetska jeftinija. Unatoč činjenici što manje onečišćuje okoliš nego milijuni cestovnih vozila Uprava HŽ PP je našla drugu vrste promidžbe i uštede, a to je ukidanje vlakova.

Kako drugi mogu, a mi ne možemo

U Hrvatskoj je skrb za okoliš deklarativan, a promišljena i proekološka prometna politika je na samom početku. U gospodarskim i političkim krugovima malo se govori o tome da je od svih prometnih grana jedino željeznički promet u zaštiti okoliša odnosi najprijateljskije te bi ga zbog toga trebalo unaprjeđivati. U Europskoj uniji, a mi smo njezina članica, željeznica doživljava preporod dok naša željeznica rješava probleme ukidanjem vlakova. Kod nas se uvijek polazi od odnosa između troškova i prihoda pa se govori da je željeznica nerentabilan prometni sustav koji stvara gubitke i zbog toga treba ukinuti vlakove i obustaviti promet na pojedinim prugama. Kamo sreće da se ugledamo na Francusku, gdje se udaljenost od 425 kilometara između Pariza i trećeg najvećeg francuskog grada Lyona, prijeđe za samo dva sata superbrzim TGV vlakom. Francuzima ne pada na pamet truckati se autobusima na toj relaciji, a ulaganje francuske države od dvije milijarde eura u 1981. godini dosad se već višestruko isplatilo. Udaljenost između dva najveća grada u Hrvatskoj Zagreba i Splita je 423 km, a treba osam sati vožnje vlakom, a

autobusom oko pet sati. Poruka je jasna, treba se ulagati u željeznicu i tada bi ona mogla biti rentabilna.

Ostala su sjećanja

Dva grada Zagreb-Split sada će povezivati samo jedan vlak dnevno, kao što je to bilo davne 1925. godine, kada je ličkom prugom uspostavljena linija između Zagreba i Splita. Danas zvuči nevjerojatan podatak da je ne tako davno na toj relaciji prometovalo pet vlakova dnevno i svi su bili puni! U sjećanju nam je ostao međunarodni vlak *Tauern express* na relaciji Split-Oostende (lučki grad na sjeveru Belgije)-Split, poslovni vlakovi *Marijan express* i *Mediteran express* Split-Zagreb-Zagreb i *Dioklecijan ekspres* na relaciji Split-Beograd-Split. Ovdje treba spomenuti i sezone vlakove.

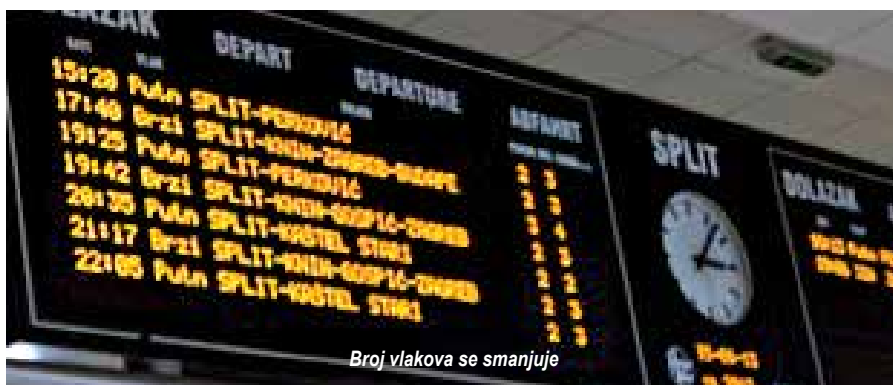
Ukidanje brzih noćnih vlakova, ne samo što je prekinuta prometna veza sa drugim po veličini gradom u Hrvatskoj, već su na ovaj način Hrvatske željeznice dale svoj doprinos razvoju cestovnog prometa i mogućnost cestovnom lobiju da koriste svoje “ekološke” prednosti. Prekinuta je jedna dugogodišnja tradicija s kojim su putnici iz smjera Splita dolazili u Zagreb u jutarnjim satima i mogli su za

nastavak putovanja koristiti međunarodne vlakove.

Kod putnika i željezničara tinjala je nada do posljednjeg dana i očekivalo se da će Uprava HŽ Putničkog prijevoza promijeniti svoje mišljenje naročito kada su se u spašavanju vlakova uključili i župani dalmatinske i ličke županije, kao i pojedini gradonačelnici poput gradonačelnika Splita g. Ive Baldasara koji je svoju gradonačelničku kampanju započeo na željezničkom kolodvoru u Splitu

SADRŽAJ

- 2 Nastavak modernizacije željeznice pod upitnikom
- 3 Ukinut noćni vlak Split - Zagreb
- 6 Raste gubitak poslovanja
- 8 Pravila i uvjeti rada Željezničkog fonda
- 9 Sport ne poznaje granice
- 10 Kome koriste zakoni koji se ne poštuju
- 13 Radnici koji su ostali bez posla
- 14 Vijesti iz djelatnosti SHŽ
- 15 Sportski susreti SHŽ-a počeli su prije 14 godina
- 16 14. sportski susreti u Poreču



s naglaskom ulaganja u željeznicu. Svoj glas dali su i mediji, ali sve je bilo uzalud. Uprava HŽ Putničkog prijevoza bila je neumoljiva i rekla je da vlak ne može dalje prometovati jer stvara gubitak od 20 milijuna kuna u godini, a dnevna frekvencija je oko 90 putnika.

Ne postoje marketinški projekti

Uprave HŽPP zanemaruje činjenicu da noćni vlak Zagreb-Split nema samo profitni značaj, nego i socijalni i šire društveni razvojni faktor. Navedeni vlak povezuje, osim Splita i Zagreba i područja koja su slabo prometno povezana. Također se uopće ne gledaju mnoge prednosti željezničkog prijevoza u odnosu na auto prijevoz, posebno sa aspekta ekologije i sigurnosti prometa, a što je u Europi odlučujući faktor. Uprava HŽPP nije učinila dovoljno na planu voznog reda navedenog vlaka, kao i drugih vlakova, što bi za putnike značilo da unatoč dužem putovanju odabere vlak kao prijevozno sredstvo. Cijene karata su previsoke s obzirom na dužinu putovanja, a i na usluge koje se nude putnicima. Da su cijene manje i vlakovi bi bili puni, a HŽPP zadovoljniji. No uvijek postoji „ali“ kada su državne željeznice u pitanju. Da je u pitanju privatno vlasništvo, već bi postojali razni marketinški projekti kako privući što više putnika i popuniti prazna mjesta jer s njima i bez njih vlak prometuje i stvara troškove. Bolje je povratnu kartu ponuditi i za sto kuna nego da su vagoni prazni. Zašto se toga nitko nije sjetio ili bar se nije želio sjetiti, do ukidanja linija možda ne bi ni došlo.

Istina, HŽ Putnički prijevoz je putnicima ponudio čitavu lepezu raznih povlastica, ali iste nema tko prodati putnicima. Putničke blagajne, izuzetak je Zagreb i Split, su zatvorene ili rade sa skraćenim radnim vremenom. Prometnici su radnici drugog društva (HŽ Infrastrukture) i ne prodaju više prijevozne karte za HŽ Putnički prijevoz. Putnici kada uđu noćni vlaka iz Splita ili iz Zagreba na cijeloj relaciji nemaju pravo na većinu tih povlastica jer se one prodaju na šalterima putničke blagajne, a ne i u vlaku. Naš putnik se osjeća izigran, a ukoliko pošalje upit HŽ Putničkom prijevozu odgovor će dobiti da je to tako propisano, i nitko ne želi mijenjati propise koji više štete nego koriste.

Žalosno je što stručni kadrovi u Upravi HŽ Putničkog prijevoza nemaju znanja, ali ni volje, da pronađu i ponude rješenje kako privući putnike i povećati prihod. Ceh takvog poslovanja na kraju plaćaju željeznički radnici koji će ostati bez posla i tako se pridružiti vojski nezaposlenih radnika u Hrvatskoj, a i cijela dalmatinska regija će ostati bez željezničke povezanosti sa Zagrebom.

Žalosno je što je današnji menadžment HŽ Putničkog prijevoza ostao zacementiran iz ranijih vremena kada su se prijevozne karte morale rezervirati i mjesec dana unaprijed, jer znalo se ako ne kupiš na vrijeme prijevoznu kartu s rezervacijom stajat ćeš u hodniku vagona i po nekoliko sati. Vremena su se promijenila i za svakog putnika se treba boriti, a to se postiže samo boljom kvalitetnijom uslugom.

Što je krenulo po zlu?

Ima više razloga koje je utjecalo na smanjenje putnika na relaciji Zagreb-Split. Domovinski rat utjecao je na prekid željezničkog prometa, a nakon toga uslijedila je privatizacija na hrvatski način. Prodavale su se tvornice u bescjene i dok su se pojedinci bogatili, radnici su ostajali bez posla. A upravo su radnici i školarci bili najvjerniji korisnici željezničkog prometa. Državna politika koja se je provodila, a i danas se provodi, nije naklonjena željeznici. Broj autocesta raste i putnici radije koriste klimatizirane autobuse koji iz Splita do Zagreba dođu za pet sati, dok je vlaku potrebno osam sati vožnje. Vrijeme putovanja produživali su i česti remontu na pruži koji traju već 12 godina i nikako da se završe. Pod krinkom da se željeznica nije zaboravila prije deset godina kupljeno je osam nagibnih vlakova koji su plaćeni 34 milijuna eura. Oni su trebali biti konkurencija autobusima, te su za vozni red 2004/05. godinu u promet uvedena tri para vlakova. Od samog početka ove vlakove pratili su nezgode. U prometnoj nezgodi koja se je dogodila 2006. nagibni vlak udario je kod Knina u kamion, a pri tome sudaru poginuo je strojovođa. Druga veća tragedija dogodila se 2009. godine u Rudinama kada je poginulo šest, a 55 putnika je ozlijeđeno. Putnici su također imali primjedbe na ovaj vlak koji je bio neudoban za putovanje, a pratile su ga i druge nezgode poput naleta na kamione, odrone i bliske susrete sa stokom.



Split u željezničkom prometu sve dalje od Zagreba

Tako smo umjesto super brzih i skupih vlakovi koji su trebali juriti dalmatinskim i ličkim prugama, imali vlakove koje je trebalo često servisirati zbog kvarova, a njegovi rezervni dijelovi su bili skupi i na njih se čekalo i nekoliko mjeseci. Ništa nije bolja situacija i na ostalim lokomotivama i motornim vlakovima na kojima je održavanje otežano zbog nedostatka rezervnih dijelova. Zimi nema tko očistiti snijeg po pruži, skretnicama i u samom kolodvoru, a događa se da putnici ostaju zarobljeni i po više sati u snijegu. Nekada su vlakovi *Marijan express* i *Mediteran express* imali restorane koji su putnicima pružali ugodnost putovanja, a danas ne mogu dobiti ni vodu.

Odlazak putnika presudilo je i velika kašnjenje vlakova. HŽ Putnički prijevoz nikada se nije niti potrudio da kvalitetnim voznim redom pridobije putnike. Primjera ima dosta, pa spomenimo neka u ovom voznom redu. Noćni brzi vlak iz Splita dolazi u Ogulin 4:09 sati, a za Rijeku je otišao putnički vlak u 4:00 sata. Uz manja pomjeranja voznog reda, putnik koji putuje iz smjera Splita moga je ostvariti priključnu vezu u Ogulinu.

ICN vlak iz Splita po voznom redu dolazi u Oštarije u 13:07 sati, a u smjeru Rijeke otišao je brzi vlak u 13:04 sata. Oba vlaka trebalo je zaustaviti u Oštarijama kao bi se ostvarila veza na relaciji Split-Rijeka. Na ovoj relaciji je vlak u prednosti u odnosu na autobusni prijevoz jer stiže brže za sat vremena do Rijeke, a prijevozna karta je jeftinija. Naime, autobusni prijevoznici, uglavnom, voze Jadranskom magistralom jer im se ne isplati voziti autocestom Split-Rijeka.

Prošle godine EC vlak iz Beča dolazio je u Zagreb GK u 22:42 sata, dok je brzi vlak otišao za Split u 22:00 sata. Putnik koji želi nastaviti putovanje za Split mora čekati do sutra kada u 12:45 sata može nastaviti putovanje. U isto vrijeme ili par minuta prije već su otpremljeni vlakovi za Varaždin, Karlovac, Novsku i Koprivnicu. Iz Splita je brzi vlak dolazio u Zagreb u 6:30 sata, a za Vinkovce je brzi otišao u 6:17 sata. Vlak iz Vinkovaca dolazi u Zagreb u 6:37 sata, a za Split je otišao u 6:30 sata.

Na primjedbe Sindikata, neke anomalije za važeći vozni red su izmijenjene. Po dolasku EC vlaka iz Beča u 22:43 sata u Zagreb, ostvaruje se veza za Split u 23:05 sata i Novsku u 22:49 sata. Iz Splita brzi vlak sada dolazi u 6:00 sata, a za Vinkovce polazi u 6:24 sata.

Ukoliko želimo smanjiti troškove trebalo bi predvidjeti dva vozna reda i to ljetni sezonski i drugi koji bi se odnosio na drugi dio godine u kojem bi redovni vlakovi vozili kraće pa bi se mogle ostvariti značajne uštede u gorivu i u radnom satu osoblja vlaka. Osim toga teško je razumjeti da se za noćne vlakove uvrštavaju vagoni čija se sjedišta ne mogu pomicati. Putnik mora osam sati sjediti na tvrdom i nepomičnom sjedištu, umjesto da sjedište može prilagoditi svojim potrebama.

Kako nada umire posljednja, očekujemo od Uprava HŽPP da promijeni svoje mišljenje i da se noćni vlakovi uvedu u promet u sljedećem voznom redu koji stupa na snagu 14. prosinca 2014. godine. Tada se predviđa uvođenje dva ICN vlaka s nagibnim vlakovima što nije dobro rješenje jer su nesigurna zbog čestih kvarova i u zimskim uvjetima ne mogu voziti te ih se zamjenjuje sa klasičnim garniturama koje voze dizelske lokomotive. Uštede koje bi se postigle su minimalne, a putnici bi izgubili na kvaliteti prijevoza.

Putnici koji su koristili nagibni vlak znaju da je unutarnji prostor skučen i nema mjesta za bicikle i veću prtljagu. Također se ne mogu u vlaku voziti ni kućni ljubimci jer to je zabranjeno prema propisima HŽPP-a. Naše ponašanje ne odgovara standardima željeznica u EU u kojima je imperativ da se udovolji i zadrži svaki putnik. HŽ Putnički prijevoz zadržao je nazive vlakova većeg ranga i tu jedino ne zaostajemo od vlakova EU. Tako i mi imamo EC, IC, i ICN vlakove, ali nemamo usluge koje inače ti vlakovi daju putnicima. Razlika je samo u cijeni jer je viša što znači da svjesno varamo putnike koji sve više napuštaju željeznicu. I nagibni vlakovi koji prometuju na relaciji Zagreb-Split-Zagreb nose zvučne nazive ICN, ali putnik u vlaku nije mogao kupiti kavu niti novine. Kako mi nismo znali riješiti taj problem angažirali smo privatnu tvrtku koja nam pokazala da se i tu može zaraditi. U nekadašnjim vlakovima kao što je bio *Marijan express* i *Mediteran express*, a bili su dupkom puni, osoblje vlaka je prodavalo kuhana jela, sendviče i piće, a pitamo se kako se danas ne može kada su vlakovi prazni. Tada nam je bio potreban prihod, a danas smo bogati pa je bolje da zarađuje privatna tvrtka. Žalosno!

Još veći problem su spavaći vagoni u noćnom vlaku gdje je ponuda bila siromašna i nekvalitetna. Putnik je mogao

dobiti besplatno pecivo kroasan, kojeg je on najčešće bacao u smeće, vodu i čaj. Druga kava se ne može dobiti a krivac je fiskalna blagajna koja ne radi u vlaku. Pa da se ne mučimo oko tog problema, Uprava je odlučila da se angažira privatnik koji nema tog problema. Našim glupostima kao da nema kraja.

Imamo mi i drugih problema koji nas muče, kao na primjer ta novčana valuta euro. Tako kada putnici iz Europske unije dođu u naše željezničke kolodvore ne mogu kupiti prijevoznu kartu, ali to ne mogu učiniti ni u vlaku. Međutim, kod autobusni kolodvori nemaju tih problema kod njih se može kupiti prijevozna karta za željeznu relaciju! Za putnika pravi problem nastaje ako se nađe u vlaku bez prijevozne karte jer će ga kondukter istjerati iz vlaka u prvom narednom kolodvoru, što je propisano propisima HŽ Putničkog prijevoza. Pogledajmo naše susjede, u Sloveniji tih problema nema.

Rješenja ima, ali...

Da bi se povećao broj putnika i menadžment HŽ Putničkog prijevoza trebao bi učiniti mnogo više, a i remont na prugama trebali bi imati svoju dinamiku u kojoj bi se točno znalo do kada će trajati. Trebalo bi se više voditi računa da na pojedinim dionicama gdje je ljeti povećan broj vlakova broj remonta na prugama bi trebao biti manji. I sa pravilnom izradom Voznog reda mogao bi se vratiti veći broj putnika. Poznato je da se iz Splita prema Zagrebu pokreću 35 autobusa, pa je teško razumjeti kako HŽPP ne može popuniti dva vlaka. U tarifnom pogledu moralo bi se raditi na zajedničkoj karti s autobusnim prijevoznicima, gdje bi putnici na određenoj dionici bili prevezeni autobusom, a na drugoj s vlakom.

Stanje u HŽ Putničkom prijevozu bilo bi mnogo bolje kada bi njegov menadžment počeo koristiti vlak za službena putovanja, a ne službene automobile kao što danas čini. Tada bi oni postali pravi ambasadori svoje tvrtke i dali bi primjer putnicima, kao što to čine ministri i direktori željeznica u Europu, koji koristeći vlak dokazuju da je to prijevozno sredstvo koje je ekološki prihvatljivije, ekonomski isplativije i energentski jeftinije. Kada bi se to dogodilo bila bi to i najveća promocija Hrvatskih željeznica.

Vahid Bajraktarević

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;

Za izdavača: Ivan Forgač

Urednica: Biljana Limpić-Donadić;

Uređivačko vijeće: Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Davor Sabolić, Ilija Bulić, Ljiljana Furdek, Marijan Jelenski

Fotografije: Željko Đurin, Marijan Jelenski

Grafičko oblikovanje: Lidija Torma

Tisak: Željeznička tiskara d.o.o., 10000 Zagreb, Petrinjska 87; **ISSN 1845-5174**
List izlazi tromjesečno. **Naklada:** 1000 kom.

RASTE GUBITAK POSLOVANJA

Nakon dvije godine provođenja Programa restrukturiranja stanje u HŽ Putničkom prijevozu se ne mijenja na bolje. Prema službenom izvješću za prošlu godinu Društvo je završilo s gubitkom od 362,2 milijuna kuna, dok je preneseni gubitak iz prethodnih godina iznosio 416 milijuna kuna, što je ukupno 778,2 milijuna kuna. Kako bi se premostila nastala dubioza, donesene su mjere kojima je gubitak pokriven na teret kapitala (kapital i pričuve) i dokapitaliziran u ovoj godini sa 278 milijuna kuna. Temeljni kapital sada iznosi 75,6 milijuna kuna, pa se u narednom razdoblju očekuje i druga dokapitalizacija u iznosu od 250 milijuna kuna kako bi Društvo moglo funkcionirati. Pored izdašnih državnih poticaja koje iznose 504,5 milijuna kuna, Uprava u ovoj godini predviđa gubitak u iznosu od 17 milijuna kuna.

Glavni i nepremostivi razlog lošeg poslovanja je sve manji prihod koji se dobiva od prijevoza putnika. Zagrebački kolodvor je tijekom tjedna poluprazan, a subotom i nedjeljom kada je ukinut veći broj vlakova djeluje i sablasno pust. A ne tako davno imali smo sasvim drugu sliku i putnici su bili sretni ako su uspjeli ući u vlak i naći mjesto za sjedenje.

Dežurni krivci kondukteri i putnici

Od menadžmenta HŽ Putničkog prijevoza nema odgovora što se to i zašto događa, ali je pronađen dežurni krivac a to su kondukteri koji sa putnicima potkradaju Društvo. Pod geslom "... putnika ima, ali se švercaju u vlaku" uvedene su pojačane kontrole u vlakovima koje se događaju tajno uz aktivno učešće nadređenih radnika iz Direkcije ili regionalnih jedinica. Tako nadređeni postaju vozači službenih kombija ili automobila u kojima se voze kontrolori ljudskih resursa na kolodvore ili stajalište gdje se prave „sačekuše“ za konduktore i putnike. Ovakav način kontrole nije polučio željene rezultate jer prihodi ionako padaju, dok rastu troškovi za isplaćene dnevnice „vozačima“ i službena vozila. Ovakvih kontrola nema nigdje u Europi, a niti ih je bilo ranije u HŽ Putničkom prijevozu ili nekadašnjem ŽTP Zagrebu. Osnovni cilj svih kontrola je da spriječi šverc putnika, a one se mogu postići i redovnim putem, bez korištenja službenih vozila.

Unatoč saznanju da rezultata nema, bilo je za očekivati da će se prestati sa "sačekušom", što se nije dogodilo jer bi tada trebali preuzeti odgovornost za nastalu situaciju. Rezultat rada kontrolora je veliki broj napisanih upozorenja kondukterima o njihovim propustima u radu, a oni su za svoj rad pohvaljeni od strane poslodavca. U izvješću je dovoljno napisati da je u vlaku pronađen putnik bez

prijevozne karte ili da karta nije poništena i kondukeru slijedi pisano upozorenje. Zanimljivo je da oni koji trebaju najviše znati kako izgleda jedna kompozicija vlaka ne žele priznati da kondukter ne može istovremeno pregledati karte svim putnicima, jer se to čini u tijeku vožnje vlaka. Međutim, to nije jedini problem za konduktore. Dovoljno je da putnik prijavi konduktera i bez ikakvog provjeravanja tko je kriv, odgovornost se prebacuje na njega uz obrazloženje da je putnik uvijek u pravu pa nije potrebno čuti i drugu stranu. Danas se može pretući konduktera i nikom ništa. Odštete su minimalne, dok kaznenog progona za nasilnika nema. Žalosno je što se samo mali broj nadređenih zalažu za zaštitu konduktera.

Ovakvo ponašanje poslodavca kod konduktera proizveo je stres, frustraciju, tjeskobu i nesigurnost na radnom mjestu jer svakim novim pisanim upozorenjem, kondukter zna da mu visi otkaz Ugovora o radu. A kako to izgleda u praksi navesti ćemo slučaj konduktera iz Osijeka kojem je prije dvije godine dobio otkaz zbog toga što je putnik tvrdio da mu je dao deset kuna. Kada je došlo do suočavanja s policijom putnik je priznao da je lagao. Unatoč tome, poslodavac nije odustao od svoje odluke, a kondukter je pao u depresiju i nakon godinu dana od toga slučaja je umro. U HŽ Putničkom prijevozu nitko nije osjetio grižnju savjest prema tome čovjeku kojem je učinjena nepravda. Njima je cilj da se riješe radnika, jer tada će se dodvoriti resornom ministru koji će ih pohvaliti. I kontrolori nisu ništa bolje prošli jer su i oni pali u nemilost menadžmenta koji je u nekoliko navrata u Pravilniku o organizaciji mijenjao taj naziv radnog mjesta. A svaka promjena naziva radnog mjesta traži i novi ugovor o radu, što je značilo da poslodavac uz obrazloženje da se radi

o novom radnom mjestu može uskratiti ugovor. Zadnje izmjene Pravilnika o organizaciji HŽPP su otišle i dalje tako da sada broj i ugovori kontrolora ovise o odluci Uprave. Kontrolori mogu po nečijoj volji biti raspoređeni na radno mjesto konduktera, pa dok se to ne dogodi mogu raditi na dva načina i to da sebi kažu dok ide neka ide, ili povedeni mišlju da će se sa svojim strožim ponašanjem dodvoriti poslodavcu koji će ga ostaviti na tom radnom mjestu, donosi odluke koje idu na štetu putnika i konduktera što nije dobro jer proizvodi nepotrebne sukobe koji štete i ugledu HŽ Putničkog prijevoza.

Za svakog ozbiljnog poslodavca radnici su njegovo bogatstvo jer od njih ovisi njegov uspjeh, te se prema njima odnosi sa poštovanjem. Djelatnost HŽ Putničkog prijevoza je prijevoz putnika, što bi značilo da je u interesu nadređenih radnika da ima zadovoljnog radnika koji će savjesno obavljati zadatke, a ne da sa strahom i stresom dolazi na posao.

Kada bi se u Republici Hrvatskoj napravila statistika broja izrečenih pisanih upozorenja prema grupaciji radnih mjesta, sigurni smo da bi naši kondukteri bili na vrhu ljestvice. Prema odredbi Zakona o radu, poslodavac bi trebao, ukoliko dođe do nekih propusta, upozoriti radnika na njih i dati do znanja da ukoliko se one i dalje pojave postoji opravdana mogućnost otkaza.

Što može učiniti sindikat?

Postavlja se i pitanje što može učiniti sindikat u slučaju kada radnik dobije pisano upozorenje, a nije kriv. Pravno gledajući gotovo ništa. Sindikat može podnijeti pismeni zahtjev za zaštitu prava radnika, ali se na njega poslodavac po pravilu ogлуši. Pokretanje sudskog spora ne dolazi u obzir jer sudovi su zauzeli

stajalište da radnik nema pravni interes za sudsku zaštitu i odbacuju tužbe. Naime, prema stajalištu suda njegov radno pravni status formalnopravno se nije promijenio, osim što je upozoren na preuzete obaveze iz radnog odnosa, te će sudsku zaštitu radnik moći ostvariti tek u slučaju otkaza Ugovora o radu.

Znajući za ovaj problem, sindikat je uspio prije par godina ispregovarati s poslodavcem da se upozorenje briše iz evidencije nakon dvije godine, što je značilo da se poslodavac nije mogao više pozivati na nikakva ranija upozorenja. Ova odredba je ugrađena u Zakonu o radu jer ako se počiniteljima kaznenih djela brišu kaznena djela nakon određenog vremena iz kaznene evidencije, ne vidimo razloga da se ona ne bi brisala i za radnike, čija su djela manje štetna.

Sindikat je pokušao ovaj problem riješiti putem upute ili pravilnika ali nije uspio zbog odbijanja poslodavca. Predlagali smo da umjesto pisanog upozorenja, poslodavac u svojim aktima propiše i druge mjere upozorenja poput opomene, javne opomene, novčane kazne, koje bi se upisale u ručni bilježnik nadređenog radnika. Ove mjere bi donosilo povjerenstvo koje bi činilo predstavnik poslodavca i predstavnik radnika. Danas mnogobrojni primjeri dokazuju da za istu povredu radne obveze jedni radnici dobiju otkaz, a drugi ne budu niti opomenuti, što nije pravično.

Zbog čega putnici ne koriste vlakove?

Jedan od razloga je što ih menadžment HŽ Putničkog prijevoza tretira kao lopove koje se švercaju u vlaku i njihov ulazak u vlak sankcioniraju s dodatkom od 500 kuna, a da ne vode računa da li je putnik mogao kupiti prijevoznu kartu na polazećem kolodvoru ili stajalištu u kojem recimo nema putničke blagajne. Putnik može izbjeći plaćanje ovog dodatka ukoliko odmah nakon ulaska u vlak potraži konduktera koji će mu ispostaviti prijevoznu kartu. Žalosno je da se pri tome ne vodi računa da li putnik ima djecu, ili se radi o

putnicima starije životne dobi, ili je recimo kojim slučajem i vlak pun. Ozbiljan problem za putnika nastane ako sjedne i čeka dolazak konduktera da mu naplati kartu. U tom slučaju će putnik prema propisima HŽ Putničkog prijevoza biti tretiran kao putnik koji izbjegava plaćanje prijevozne karte i slijedi mu kazna od 500 kuna. Ovaj dodatak rijetko naplaćuju kondukteri jer znaju da putnik nije kriv, ali to čine kontrolori. Ukoliko putnik nema 500 kuna tada mu se ne naplaćuje niti prijevozna karta, iako on to želi, već se uzimaju njegovi osobni podaci i ispostavlja se zapisnik o neobavljenoj doplati u vlaku (K-92), a račun je dužan platiti u roku 15 dana.

Ima putnika koji se švercaju u vlaku i to na kraćim relacijama jer znaju da na nekim relacijama nema dovoljan broj konduktera u vlaku i dok on stigne već je došao do svog odredišnog kolodvora. Međutim, ozbiljan je problem u HŽ Putničkom prijevozu što se svi putnici tretiraju na isti način. Bilo bi mnogo bolje da se prema svakom putniku odnosi s dužnim poštovanjem sve dok se ne utvrdi da ga on pokrada. Da bi se moglo znati tko se šverca, a tko ne, HŽ Putnički prijevoz bi morao imati bazu ispostavljenih zapisnika o neobavljenoj doplati u vlaku. Za putnike koji su prvi put bili zatečeni bez prijevozne karte trebao bi imati razumijevanje, te ih upozoriti na propise o obaveznoj kupnji prijevozne karte u kolodvoru ili stajalištu, naplatiti im cijenu prijevozne karte, a drugi put kada ih nađu bez karte naplatiti im dodatak u iznosu od 100 kuna, treći put 300 i na kraju u iznosu od 500 kuna. Svakako bi se trebali uzeti u obzir stajališta i kolodvori koji ne prodaju prijevozne karte. Za veliki broj građana Hrvatske iznos od 500 kuna je puno i oni putnici koji su to doživjeli sigurno neće više koristiti vlak kao prijevozno sredstvo, a loša reklama brzo se širi. Da li nam je to potrebno? Mnogi se putnici žale na takvo kažnjavanje a pogotovo oni koji se ne osjećaju krivim. Mali broj putnika uspije u svojoj žalbi, ali oni koji ne uspiju čeka ih sudski spor koje vode odvjetničke tvrtke koje zastupaju HŽ Putnički prijevoz. Dug će morati platiti putem suda, a troškovi sudskog spora premašit će višestruko novčani iznos koji je putnik trebao platiti. U toj igri poslodavca i putnika najviše koristi imaju odvjetničke tvrtke koje uzimaju najveći dio kolača. Uprava HŽ Putničkog prijevoza sklopila je ugovor o zastupanju sa odvjetničkom tvrtkom koja poduzima radnje koje njoj odgovaraju. Ima slučajeva u kojima sud ne presuđuje automatizmom što znači

u korist HŽ Putničkog prijevoza, već i u korist putnika.

Jedan od "bisera" rada odvjetničke tvrtke spomenut ćemo primjer tužbe radnika za radno mjesto „šef vlaka-kondukter“, o čemu smo već pisali u našem sindikalnom listu *Vijesti*. Da se podsjetimo, do ovoga spora nije smjelo niti doći jer za poslodavca je poznata činjenica da je šef vlaka-kondukter izvršni radnik i da kao takav Zakonom ne može imati prekid rada u smjeni. Kako je poslodavac odlučio da to riješi putem sudskog spora imao je petnaestak sudskih spora koje će izgubiti. Naime, prošle godine sud je zauzeo stajalište u ovim predmetima i počeo donositi pravomoćne presude u korist radnika, što je bilo za očekivati i Uprava je trebala radnicima isplatiti novčani iznos koji je u prosjeku iznosio oko 3.000 kuna. To se nije dogodilo, a sindikat se više puta pismeno obraćao Upravi i na sastancima upozoravao na štetu koju trpi HŽ Putnički prijevoz ovim sudskim sporom. Da troškovi budu veći pobrinula se Uprava HŽ Putničkog prijevoza koja je prije dvije godine angažirala još jednu odvjetničku tvrtku. O troškovima odvjetničkih tvrtki se ne vodi se računa, iako bi te poslove mogli obavljati i pravnici HŽ Putničkog prijevoza, kao što to rade u HŽ Infrastrukturi.

Za razliku od Uprave HŽ Putničkog prijevoza, SHŽ nikada nije koristio odvjetničke usluge u radnim sporovima, a članove pred sudom zastupaju pravnici Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS) i to besplatno neovisno o uspjehu u sporu.

HŽ Putnički prijevoz je angažirao dvije odvjetničke kuće kojima godišnje isplaćuje milijunske novčane iznose, a više bi uštedio kada bi zaposlio mlade pravnike u koje je ionako država uložila novac. Našu Vladu ne zabrinjava sve veće iseljavanje mladih ljudi iz Hrvatske, posebno visokoobrazovanih stručnjaka. Podatak da je zbog ekonomске krize zemlju u zadnje tri godine napustilo od 60 do 70 tisuća ljudi, a po procjenama Svjetske banke migracijska stopa visokoobrazovanih građana u Hrvatskoj iznosi nevjerovatnih 29,4 posto. Ako to želimo slikovito prikazati onda se je unatrag pet godina iz Hrvatske iselio grad veličine Rijeke - oko 150.000 vitalnih ljudi.

Žalosno je da o mnogim štetnim ugovorima koji su potpisani od strane poslodavstva HŽ Putničkog prijevoza nitko ne odgovara. Postavlja se pitanje gdje je tu odgovornost Uprave, Nadzornog odbora, raznih revizora i drugih državnih institucija koji šute, dok Društvo HŽ Putnički prijevoz klizi prema dnu.

Vahid Bajraktarević



BRIGA ZA RADNIKE KOJI SU POSTALI TEHNOLOŠKI VIŠAK

Željeznički fond je utemeljen Ugovorom o radno pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza kojeg su Uprave HŽ Hrvatskih željeznica d.o.o. dana 4. svibnja 2006. potpisale s pet sindikata sa pravom na kolektivno pregovaranje i temeljem Odluke Uprave HŽ Holdinga d.o.o. od 8. svibnja 2007.godine, kao jedan od modela dobrovoljnog zbrinjavanja viška radnika.

Željeznički fond je bio organiziran unutar HŽ Holdinga d.o.o., sve do prestanka rada Društva 31. listopada 2012. godine. Sukladno Sporazumu kojeg su 31. listopada 2013. sklopile Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Carga d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Željeznički fond je od 1. studenoga 2013. godine organiziran u HŽ Infrastrukturi d.o.o. kao pravnom slijedniku HŽ Holdinga d.o.o. Nakon usklađivanja akata koji reguliraju rad ŽF, donošenjem 3. Aneksa Ugovora o radno pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza i novog Pravilnika o radu ŽF, te imenovanjem tijela ŽF, stvoreni su uvjeti za daljnji nastavak funkcioniranja ŽF u kojem se nadalje mogu dobrovoljno zbrinjavati radnici sa liste tehnološkog viška društava HŽ-a i ovisnih društava.

Temeljne zadaće Željezničkog fonda jesu:

- preuzimanje brige o radnicima iz svih društava HŽ-a koji su postali tehnološki višak i dobrovoljno su raspoređeni u ŽF (vođenje svih evidencija, vremena rada i dr.)
- traženje posla (trajnog ili privremenog) unutar svih društava potpisnika Ugovora
- organiziranje prekvalifikacije ili dokvalifikacije ovisno o potrebi novonastalih društava
- ispunjavanje svih preuzetih obaveza iz Aneksa ugovora o radu
- redovito izvještavanje poslodavca o statusu radnika
- prikupljanje potreba za radnicima u povezanim društvima i davanje suglasnosti za nova zapošljavanja.

Rad Željezničkog fonda reguliran je Pravilnikom o radu Željezničkog fonda, te njegovim izmjenama i dopunama. Radom Željezničkog fonda rukovodi ravnatelj ŽF, a cjelokupni rad nadzire i usmjerava Savjet Željezničkog fonda koji broji 10 članova, a čine ga direktori ljudskih resursa novoosnovanih poduzeća i pet predstavnika sindikata (SHŽ, SŽH, SPVH, SSH i SIHŽ) koji su potpisnici

Ugovora o radno pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza. Savjet ŽF sukladno utvrđenoj nadležnosti na svojim sjednicama odlučuje o davanju ili uskraćivanju suglasnosti temeljem dostavljenog zahtjeva za novo zapošljavanje na određeno ili neodređeno vrijeme, o dobrovoljnom izlasku radnika iz ŽF, o privremenom rasporedu u ŽF, o provedbi internih natječaja za popunjavanje slobodnih radnih mjesta i dr.

Željeznički fond se financira iz vlastitih sredstava društava HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Carga d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i vlastitih sredstava društava u vlasništvu HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Carga d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Pravo raspoređivanja u ŽF imaju radnici koji se nalaze na ko-

načnoj listi tehnološkog viška (izuzetak su radnici koji su stekli pravo na prijevremenu, starosnu ili invalidsku mirovinu). Radnici koji se dobrovoljno odluče za ŽF zaključuju Aneks ugovora o radu kojim prihvaćaju raspoređivanje u ŽF.

Aneks ugovora o radu o raspoređivanju u ŽF potpisuje radnik, poslodavac i ravnatelj ŽF, a isti obavezno mora sadržavati slijedeće odredbe:

- vrijeme na koje se zaključuje (max. tri godine s time da se vrijeme privremenog rasporeda radnika iz ŽF, kao i vrijeme bolovanja duže od 42 dana ne uračunava u vrijeme rasporeda u fondu)
- visina plaće i ostalih primanja u ŽF (4.000,00 kn bruto, pravo na regres, božićnicu i poklon za dijete)
- zadržavanje povoljnije cijene sata

Podaci o kvalifikacijskoj strukturi radnika u ŽF (stanje na dan 1.10.2014.)

Redni broj	Društvo	Broj radnika 1.10.2013.	Broj radnika 1.10.2014.	Izašlo iz ŽF	Privremeni raspored
1.	HŽ Infrastruktura d.o.o.	23	13	10	7
2.	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	3	2	1	0
3.	Pro-reg d.o.o.	11	0	11	0
4.	Pružne građevine	82	64	18	56
5.	HŽ Cargo d.o.o.	224 (1.05.2014)	201	23	0
UKUPNO		343	280	63	63

Podaci o radnicima u ŽF (1.10.2013./1.10.2014)

Redni broj	Društvo	NSS	SSS	VŠS	VSS
1.	HŽ Infrastruktura d.o.o.		12	1	
2.	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	1	1		
3.	Pružne građevine	13	50	1	
5.	HŽ Cargo d.o.o.	37	156	3	5
UKUPNO		51	219	5	5

rada u slučaju privremenog rasporeda iz ŽF

- oslobađanje od obavljanja poslova iz temeljnog Ugovora o radu i dolaska na rad
- uvjete za dobrovoljni izlazak iz ŽF
- obaveze ŽF prema radniku
- uvjete i postupak isključenja iz ŽF
- po potrebi i druge odredbe sukladno Pravilniku o radu ŽF.

Ukoliko se ukažu potrebe za novim zapošljavanjem radnika na neodređeno vrijeme, poslodavci su dužni od Savjeta Fonda zatražiti prethodnu suglasnost za sva radna mjesta, osim radnih mjesta nadređenih radnika koje imenuju

Uprave. Savjet Fonda ne može uskratiti suglasnost za novo zapošljavanje u Društvu koje je istu zatražilo, ukoliko u Fondu nema radnika koji ispunjavaju tražene uvjete radnog mjesta. Ako se u Fondu nalaze radnici iz Društva koje je zatražilo suglasnost, te su isti podnijeli zamolbu za zapošljavanje i u potpunosti ispunjavaju tražene uvjete radnog mjesta za koje se traži suglasnost za novo zapošljavanje, poslodavac nakon provedenog postupka jedino može zaposliti radnike koji se nalazi u Fondu. Svako Društvo nakon provedenog postupka može zaposliti radnika kojeg je drugo Društvo rasporedilo u Fond pod uvjetom

da radnik koji se prijavio na natječaj u potpunosti ispunjava sve tražene uvjete iz natječaja.

U slučaju potrebe za zapošljavanjem radnika na određeno vrijeme poslodavci su dužni o tome obavijestiti Fond, koji o iskazanoj potrebi obavještava one radnike Fonda iz Društva koje je iskazalo potrebu zapošljavanja, a ispunjavaju tražene uvjete radnog mjesta. Popis tih radnika ili obavijest da u Fondu nema takvih radnika, ŽF dostavlja Društvu. Poslodavac nakon provedenog postupka jedino može zaposliti radnika koji se nalazi u Fondu.

Marijan Jelenski

Djelatnost ITHŽ-a i prometni poslovi

IZABRAN NOVI DOPREDSJEDNIK

Nakon odlaska u mirovinu **Martina Uremovića**, na sastanku Djelatnosti koji je održan 26. lipnja izbran je **Davor Sabolić** za v. d. dopredsjednika ITHŽ-a i prometnih poslova. Martin Uremović je članom SHŽ postao 2002. godine, a za dopredsjednika Djelatnosti imenovan je prije dvije godine. U svom radu zalagao se u radno pravnoj zaštiti radnika sa

predviđenim otpremninama i zaštiti radnika kroz Željeznički fond. Isticao je da sindikat mora biti kadrovski stručan i jak kako bi kvalitetno i stručno u slučaju radnih sporova zastupao radnička prava. - Samo jak sindikat u financijskom i pravno zaštitnom smislu je sindikat budućnosti - isticao je g. Uremović. U kratkom radu kao dopredsjednik Djelatnosti pokazao je dosljednost

i stručnost. SHŽ se zahvaljuje na njegovom doprinosu i želi mu da kao umirovljenik ne zaboravi i dane provedene u zajedničkoj borbi za boljitak radnika.

Izabranom Davoru Saboliću želimo mnogo upornosti u ostvarivanju svih ciljeva koji stoje pred sindikatom, a oni neće biti lagani ni jednostavni.

B. D.

Sportski susreti između djelatnika HŽ-a i MAV-a

SPORT NE POZNAJE GRANICE

Povodom Dana željezničara 4. listopada 2014. u Cretu Bizovačkom održan je sportski susret između djelatnika Hrvatskih željezničara (HŽ) i Mađarskih željezničara (MAV).


Mjesto Cret Bizovački nalazi se na zapadnoj strani Općine Bizovac uz državnu cestu D-2 i željezničku prugu Osijek-Varaždin. Od Valpova je udaljen 15 kilometara. U mjestu postoji nogometni klub NK "Hajdin" na čijem je terenu odigran nogometni susret između naših i mađarskih željezničara. Kako se već 20 godina održava ovaj tradicionalni susret možemo se iskreno nadati da će se on i dalje nastaviti. U organizaciji susreta i financijskoj pomoći sudjelovao je naš sindikat. Ovu vrijednu sportsku akciju potpomogli su i članovi drugih sindikata i UBIDR-a (Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata) HŽ-a. Posebno smo bili sretni što je ove godine susretima bio nazočan **Ivica Grnje**, bijelo-plava legenda osječkog nogometa, koji je bio igrač, a potom i trener NK "Osijek".

Sudjelovalo je oko 70 ljudi od kojih je polovica bila iz Republike Mađarske. Ovaj put sportska sreća bila je na našoj strani i pobijedili smo sa uvjerljivih 12:4.

Rezultat i nije tako važan koliko dobra suradnja sa željezničarima iz Magarbolya i Pecsba.

Ibrahim Borovec





Česte izmjene i dopune zakona narušavaju funkcioniranje pravne države

KOME KORISTE ZAKONI KOJI SE NE POŠTUJU

Pravilnik o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu donijet je prije šest godina bez javne rasprave i mišljenja struke. Ovaj Pravilnik najviše je išao na ruku Upravi HŽPP koja je mogla smanjivati broj konduktera. Sindikat je upozorio Sabor RH o nastalom problemu, ali do sada nije dobio odgovor kao ni od resornog ministarstva koji je istina obećao da će donijeti novi Pravilnik o radnom vremenu koji će ukinuti spornu odredbu. Kako državne institucije u Hrvatskoj ne žele riješiti nastali problem, sindikatu ostaju na raspolaganju institucije Europske unije što je žalosno za državu koja se blamira zbog neodgovornih pojedinaca.

Prije šest godina Božidar Kalmeta, bivši ministar mora, prometa i infrastrukture u Vladi RH donio je Pravilnik o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu, što je i bila njegova obveza nakon što je 2007. godine stupio na snagu Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu koji je sadržavao samo osnovne odredbe o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu, te je postojala potreba da se radno vrijeme regulira u cijelosti. Pravil-

nik je objavljen bez javne rasprave i odmah je izazvao nezadovoljstvo svojom odredbom o prekidu rada u tijeku smjene od 6 sati među izvršnim radnicima željezničkog prometa. Pravilnik je poznavao i jedno izuzeće i to radna mjesta radnika koji upravljaju vučnim vozilom. Ovom odredbom ministar je ignorirao zakonsku odredbu kojom je propisano da radno vrijeme izvršnog radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati. Uvođenje prekida od 6 sati, značilo je da

smjena izvršnog radnika može trajati do 18 sati. Kako to zvuči u praksi vidimo iz sljedećeg primjera. Kada izvršni radnik radi 7 sati, zatim ima prekid od 6 sati, stoga do 18 sati može raditi još 5 sati.

Zar nesreće moraju biti povod da se mijenja ono što ne valja

Ograničavajući radno vrijeme za izvršnog radnika do 12 sati, zakonodavac je vodio računa da se teške prometne nezgode najčešće događaju zbog umo-

ra izvršnog radnika. Da se podsjetimo na tešku zagrebačku željezničku nesreću koja se je dogodila 30. kolovoza 1974. zbog umora strojovođe Nikole Kneževića i pomoćnika Stjepana Varge. U Presudi Okružnog suda u Zagrebu, broj K-77175 od 14.04.1975. god. utvrđeno je da se strojovođa javio u službu u 7:30 sati nadzorniku lokomotiva u Zagreb GK. Prema rasporedu trebao je voziti teretni vlak za Dobovu (Sloveniju). U međuvremenu je nastala potreba za strojovođom i pomoćnikom za teretni vlak koji je došao u Zagreb iz Slovenije i trebao je nastaviti vožnju u smjeru Vinkovaca. Nadzornik lokomotiva mijenja raspored rada i raspoređuje ih za Vinkovce.

U povratku iz Vinkovaca oni se raspoređuju na međunarodni ekspresni vlak 10410, koji je prometovao na relaciji Atena - Zagreb - Dortmund s polaskom u 19:45 sata. Na putu se vlak zaustavio samo jednom, i to na dvije minute u Slavenskom Brodu. Kod istrage, istražitelji su utvrdili da se nesreća mogla dogoditi i nešto ranije, i to na zavoju između željezničkih kolodvora Ludina i Novoselca, gdje je kompozicija projurila brzinom od 106 km na sat, premda joj je bila ograničena brzina na 85 km. Kroz taj zavoj prošla je sretno, no ono najgore bilo je pred njom. Između Borongaja, odnosno Sesveta i Zagreba strojovođa i pomoćnik su zadržali i probudili su se na nadvožnjaku Držiceve, već u Zagrebu. Na tome mjestu dopuštena brzina vožnje je 50 km/sat, a vlak se kretao brzinom 103,9 km/sat i ušao je u zavoj promjera 227 metara. Stvarna drama je započela na ulaznoj skretnici Ila kolosijeka.

Posljedice nesreće bile zastrašujuće. Prava istina o broju poginulih i ozlijeđenih neće se nikada saznati. Podaci se kreću od 153 do 167 poginulih, dok 41 osoba nije mogla biti ni identificirana. Od tih neidentificiranih osoba bilo je 14 muških, 20 ženskih i sedmero djece. Teške tjelesne povrede dobile su 24 osobe, a 66 osoba bilo je lakše ozlijeđeno. Uništeno je devet vagona, kolosijeci, eklektični i signalni stupovi itd, a materijalna šteta procijenjena je na oko 128 497 000 tadašnjih dinara.

U spomenutoj presudi na stranici 2. piše " ... **ia**ko su znali da zbog premorenosti i neće biti sposobni za sigurno upravljanje lokomotivom, budući da su pristali na upravljanje lokomotivom u turnusu duljem od 12 sati, i to već po isteku 24 sata od ranijeg turnusa s efektivnim radom od 32 sata i dugotrajnog fizičkog iscrpljivanja

višestrukim prekoračivanjima propisani turnusa u proteklih mjesec dana, a na svoju premorenost nisu upozorili odgovorne rukovodioce, tako da su nakon prolaska željezničke stanice Borongaj drijemali, ali ipak nastavili vožnju i to tako da je drugooptuženi S. V. aktivirao alertor (budnik) umjesto prvooptuženog N.K. ...

Na stranici 12. Optužnice analizira se uzrok ove nesreće na vrlo objektivan način, te citiram: "Do ove situacije moglo je doći jedino zbog toga što se strojovođe i njihovi pomoćnici, zbog pomanjkanja radne snage te vrste na željeznici i dugotrajnih ciklusa bez propisanih odmora uz prekovremeni rad, kontinuirano iscrpljuju i fizički i psihički. Poznato je da na željeznici nedostaje veliki broj strojovođa kao i njihovih pomoćnika, a da je to potrebno naknaditi onima koji su u radnom odnosu. Nije uobičajeno bilo na željeznici odbiti posao zbog toga što si umoran, jer se to sasvim drugačije gledalo i od strane rukovodstva, a takav čovjek dolazi pod udar, onaj ljudski, sitni, nevidljivi, pa svaki od strojovođa i njihovih pomoćnika nastoji da izbjegne takovu situaciju i da se pokaže što revnijim na svom radnom mjestu."

"Prvooptuženi je otvoreno rekao da kritičnog dana, kad je došao na posao, nije bio u punoj mjeri sposoban za vožnju ali da je ipak vozio vlak u Vinkovce, računajući da će sve proći dobro kao i ranije, što se nažalost nije dogodilo, već je doživio tragediju i on i oni koji su nastradali."

"Ovakav umor, istaknuo je optuženi u svoju obranu, ne može se osjetiti kao nešto konkretno, što bi dovelo čovjeka u situaciju da jednostavno kaže, ja sada dalje više ne mogu voziti, ili da ne može raditi određeni posao; ta premorenost je svakodnevna, iscrpljujuća i dovoljna je sekunda da se čovjek opusti, zadržima i da dođe do katastrofe."

Za željezničku nesreću prvooptuženi strojovođa osuđen je na 15 godina strogog zatvora, dok je njegov pomoćnik kao drugooptuženi na osam godina strogog zatvora. U trenutku presude imali su 41 god. života. (Izvor: dr. Stojka Arnautova-Bulat, specijalist medicine

Dom zdravlja željezničara Zagreb: Umor strojovođa- uzrok nesreća na željeznici).

Iz ove nesreće strojovođe su naučile da nikada više ne rade duže od propisanog radnog vremena. Nitko od nadređenih nije osuđen što nisu vodili računa o radnom vremenu strojovođe i njegov pomoćnika.

Nakon tragedije, nadređeni u ŽTP-u Zagrebu su izvukli pouku da se više ne smiju štedjeti na izvršnim radnicima i stoga su odlučili da otvore natječaje za osposobljavanja radnika za radna mjesta u izvršnim službama. Problem se pojavio u tome što se nije moglo udovoljiti potrebama jer je u to vrijeme bila velika potreba za radnicima. Recimo i to da je Zagreb u to vrijeme imao veliku potražnju jer su se otvarale mnoge tvornice.

Nadređeni su taj problem dotada rješavali dužim radom u smjeni, što je dovelo do velikog broja prekovremenog rada. Da bi dobili radnike poslodavac je povećao plaće izvršnim radnicima. Svi koji su željeli raditi na željeznici omogućena je prekvalifikacija za izvršne radnike i đaci koji su se školovali za željeznička zanimanja, dobivali su stipendije. Izvršni radnici su kod dodijele stanova i kredita imali prioritet. O radnom vremenu se je tada počelo voditi računa, tako da su u svim većim kolodvorima, izvršni radnici za vlakoprtnju dežurali kako bi mogli nastaviti raditi u slučaju potrebe.

U posljednjih desetak godina se mnogo toga što promijenilo na štetu izvršnih radnika, a uštede se ponovo pokušavaju postići smanjivanjem broja izvršnih radnika. U toj kategoriji radnika najgore su prošli kondukteri koji se prisiljava raditi iznad 12 sati, a događa se da rade i 20 sati u izvanrednim situacijama. Ne poštuje se odmor između smjena od 16 sati. Pod nadzorom im se može sta-



Zagreb, 1974.

viti i desetak vagona i to je prema propisima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i Uprave HŽPP. Nekada su bile obavezujuće odredbe da je kondukter mogao pod nadzorom imati samo tri vagona.

Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu poznavao je jednu iznimku, tj. kada smjena izvršnog može trajati i duže od 12 sati. Radi se o slučajevima kada izvršni radnik koristi odmor izvan svoje organizacijske jedinice, koji može biti kraći od 12 sati, ali ne kraći od 8 sati. Ova odredba je donesena kako bi se osoblje vlaka racionalnije koristilo u radu. Danas se ona primjenjuje samo u jednom slučaju i to u Zagrebu i Splitu. Naime, osoblje vlaka koje doveze vlak u Split koristi konačište za odmor. Nakon odmora osoblje vlaka može nastaviti raditi još 12 sati, dok je za strojovođu ovo vrijeme ograničeno na 10 sati. Novi Zakon više ne poznaje niti ovu odredbu.

Neke odredbe omogućuju smanjenje broja izvršitelja

Za donošenje ovakve jedne nezakonite odredbe ne bih rekao da se radi o neznanju, već je cilj da omogući upravljanje društvima HŽ-a bezbolno smanjenje broja izvršnih radnika. Ovakva nezakonita odredba primjenjivala se jedino u HŽ Putničkom prijevozu. Naime, radilo se o opće poznatoj činjenici da nikakvi podzakonski akti ne mogu mijenjati važeće zakone jer uprave su znale da propisi na nižoj razini u hijerarhiji pravnih propisa se ne primjenjuju ukoliko je u suprotnosti s propisom višeg ranga.

U HŽ Putničkom prijevozu nadređeni su ovu ponudu obiju prihvatili, a prekid rada u tijeku je obuhvatio samo dvije grupacije radnika, i to radno mjesto konduktera, dok drugu grupaciju čine radnici na radnom mjestu šef vlaka-kondukter. U biti i ova grupacija radnika su isto kondukteri jer obavljaju identične poslove, a razlika je što se ti poslovi obavljaju u vlakovima većeg ranga. Prekid rada u smjeni za konduktere se unaprijed propisivao rasporedom rada i to kad on prati vlak iz jednog kolodvora do drugog i u tom kolodvoru čeka da preuzme naredni vlak. U službenim evidencijama HŽ Putničkog prijevoza vrijeme čekanja između dva vlaka se ne evidentira kao radno vrijeme, nego prekid rada u tijeku smjene. Ovakva odredba izazvala je reakciju konduktera, dok je oko petnaestak šefova vlaka-kondukter pokrenulo i sudski spor uz pomoć SHŽ-a. Nakon toga Uprava je shvatila da je u prekršaju i da bi u sukobu brzo izgubila, te je kondukterima ponudi-

la nezakonitu ponudu koja se sastoji u tome što se prekid rada u smjeni neće evidentirati kao radno vrijeme, nego kao prekid u tijeku smjene, ali će biti plaćen kao stvarni rad, sa svim dodacima kao što je rad na dane blagdana, noćni rada, rad subotom i nedjeljom, nejednako smjenski rad i drugi dodaci pa čak i kilometražu (dnevnicu podijeljena s 24 sata). Naprotiv, da su sati prekida rada u smjeni evidentirani kao radno vrijeme, sati bi bili plaćeni kao prekovremeni rad. Ovakvom ponudom HŽPP nije ostvario nikakvu novčanu uštedu, jedino je smanjio broj konduktera što je i bio njihov cilj. Kondukteri su ovu ponudu prihvatili jer im je omogućilo dodatnu zaradu, a biti na poslu duže i nije teško jer za vrijeme prekida i onako ne rade.

Nerazumno je od HŽPP što su odredbu o prekidu rada u smjeni primijenili, ali svoju odgovornost ne bi mogli izbjeći ukoliko dođe do teže prometne nezgode u kojoj je kondukter radio u smjeni duže od 12 sati. Za ovakav propust odgovorno je i Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. Postavlja se pitanje, zar nam je potrebno da se dogodi Zagreb 1974. pa da se onda ova nezakonita i nehumana odredba ukine!

Glavni problem današnje Hrvatske je što pravni sustav ne funkcionira jer se zakoni, uredbe, pravilnici i drugi akti donose kako bi se mogli kršiti, a onaj koji to radi ne odgovara. Česte izmjene i dopune dovodi do pravne nesigurnosti jer nitko ne može pratiti sve te silne izmjene što narušava funkcioniranje pravne države.

Što je učinio sindikat?

Sindikat je upoznao Sabor Republike Hrvatske sa ovim problemom ali nije do danas dobio povratnu informaciju. Ministarstvo rada i mirovinskoga sustava se izjasnilo da ono nije nadležno u ovom sporu, a Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture već godinama daje obećanje da će donijeti novi Pravilnik o radnom vremenu koji će ukinuti spornu odredbu. Početkom ove godine donesen je nacrt Pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika, ali on čeka vjerojatno novog ministra. Odgovorne osobe iz ministarstva se žale da na njih Uprava HŽ Putničkog prijevoza vrši pritisak pa se spomenuti Pravilnik ne objavljuje iz razloga što će tada morati povećati broj konduktera. Žalosan je što resorno ministarstvo koje je nadležno za rad HŽPP tako postupa i postavlja se pitanje tko je u ovom slučaju kokoš, a tko jaje. Državni inspektorat za rad mogao bi riješiti ovaj problem, ali oni dođu, utvrde činjenice i poslije toga nikom ništa.

Očekivali smo da će se ovaj problem riješiti ulaskom Hrvatske u Europsku uniju, jer kao članica preuzela je čitav niz propisa koje treba i provoditi. Jedna od njih je i Direktiva 2003/88 EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 4. studenog 2003. godine koja je regulirala radno zakonodavstvo u Europskoj uniji. Da bi Hrvatska mogla ući u Europsku uniju, ona je te Direktive morala ugraditi u Zakon o radu. Direktiva definira pojam radnog vremena koja glasi: "Radno vrijeme je vremensko razdoblje u kojem radnik radi, stoji na raspolaganju poslodavcu i obavlja svoje poslove i zadatke u skladu s nacionalnim propisima i/ili praksom". Ova odredba se nalazi u Zakonu o radu koji je stupio na snagu 1. siječnja 2010. i glasi: „Radno vrijeme je vremensko razdoblje u kojem je radnik obavezan obavljati poslove, odnosno u kojem je spreman (raspoloživ) obavljati poslove prema uputama poslodavca, na mjestu gdje se njegovi poslovi obavljaju ili drugom mjestu koje odredi poslodavac“. Iz odredbe se jasno vidi da Direktiva propisuje da je radno vrijeme vremensko razdoblje u kojem a) radnik radi ili b) stoji na raspolaganju poslodavcu, što znači da je radno vrijeme i kada radnik ne radi, ali stoji na raspolaganju poslodavcu spreman da nastavi raditi, što ovisi o poslodavcu. Odredba pod b) jasno propisuje da se zabranjuje prekid rada u tijeku smjene. U Zakonu o radu propisano je da se ova odredba primjenjuje na sve radnike u Republici Hrvatskoj, osim na pomorce i na rukovodeće osoblje i radnike, članove obitelji poslodavca koji je fizička osoba. Unatoč tome, Uprava HŽPP je ignorirala i Zakon o radu i nastavlja raditi po svome. Kako državne institucije u Hrvatskoj ne žele riješiti nastali problem, sindikatu ostaju na raspolaganju institucije Europske unije što je žalosan i za državu koja se blamira zbog neodgovornih pojedinaca.

Uprava HŽ Putničkog prijevoza ubrzo bi se mogla naći u ozbiljnim problemima jer se i struktura konduktera promijenila. U vrijeme donošenja spornog Pravilnika veći broj konduktera imao je osnovnu školu, dok je danas njihov broj zanemarljiv. Danas su to uglavnom mladi radnici, koji su završili prometno tehničku školu i shvaćaju da su s plaćanjem prekida rada pokradeni. Njihova satnica rada je među najmanjim u HŽPP i iznosi 28,29 kn, dok njima najbliži radnici koji imaju srednju stručnu spremu su referenti koji imaju za pet kuna veću satnicu, a poslodavac im svaki dan na teret stavlja nove obaveze. Da bi obavljali svoj rad moraju znati strane jezike, poznavati komercijalne poslove i propise koje su vezani za sigurnost

željezničkog prometa. Njihovo zadovoljstvo može prerasti u pobunu koja će donijeti velike štete. Prve akcije bi mogle uslijediti u eksplicitnom traženju ukidanju prekida rada u tijeku smjene i povećanje satnice rada za ukinuti prekid rada.

Ono što bi za HŽPP bilo nepovoljno

je njihov nagovještaj za pokretanje sudskih sporova i traženja isplate za evidentirane sate kao prekid i koji su bili plaćeni kao redoviti sati, umjesto kao prekovremeni rad. U sudskom sporu kondukteri koji su osporili prekid rada u tijeku smjene su uspjeli jer je Županijski sud

u Zagrebu zauzeo stajalište da nikakav prekid u tijeku smjene ne dolazi u obzir, nego se primjenjuje zakonska odredba. U slučaju da dođe do spora HŽ Putnički prijevoz će morati isplatiti kondukterima milijunske iznose.

Vahid Barjaktarević

RADNICI KOJI SU OSTALI BEZ POSLA

Osobe koje su dobile otkaz ili su proglašene tehnološkim viškom ne samo da ostaju bez prihoda, već gube samopouzdanje, obiteljsku stabilnost i društvenu dinamiku, a ukoliko negativna osjećanja potraju duže gubitak posla može utjecati i na zdravlje. Svjedoci smo kako se željezničari svakodnevno pridružuju armiji nezaposlenih. Najteže je kada radnik snosi posljedice za nerad odgovornih koji svojom političkom lojalnošću a ne stručnošću i znanjem vode tvrtke u stečaj. Radnika boli nepravda i ne može prihvatiti nepopularne ekonomske mjere koje provodi poslodavac, a to je pored otpuštanja i ukidanje pojedinih socijalnih programa, smanjenje plaća, preraspodjela na druga, najčešće lošije plaćena radna mjesta, ukidanje bonusa i materijalna stimulacija. Neizvjesnost je velika, jer da se nađe novi posao u Hrvatskoj šanse su male, a prema zadnjim podacima na birou ima više od 300.000 nezaposlenih osoba, a radnih mjesta oko 6000.

Ovo su njihove priče...

Kopat ću po kontejnerima



Ljubomir Hrga ima 57 godina života i 34 godine radnog staža na željeznici. Radio je kao pregledač vagona u HŽ Cargu, podružnica Split

- Postao sam tehnološki višak uz obrazloženje da nema posla i da je moje radno mjesto ukinuto. Objedinjeno je nekoliko radnih mjesta, pa sada probe kočenja radi strojovođa. Gdje toga ima? Kako strojovođa koji upravlja lokomotivom može raditi i probu kočenja, a gdje je tu sigurnost prometa? Iako je to tehnički neizvedivo, predsjednik Sindikata strojovođa je to uspio ugurati u Kolektivni ugovor jer je on osoba bliska Upravi. Žalosno je što su se strojovođe izborile za svoje pravo iako su pripojeni nama nakon što se rasformiralo njihovo društvo HŽ Vuča vlakova. Preraspoređeni su u HŽ Cargo i HŽPP i zahvaljujući "svojim ljudima" odmah su nama dali do znanja da su zaštićena vrsta.

Drugi problem je što Uprava na terenu imenuje šefove koji su postali gospodari svojih odluka i imaju sumnjive kriterije u donošenju istih. Imam dvoje djece koji su završili fakultete ali ne rade već su na burzi, a uskoro ću im se i ja pridružiti, a i žena

također ne radi. Pitam se tko će me primiti kada imam ovoliko godina. Ostaje mi jedino da skupljam boce po kontejnerima, ali i njih ima sve manje zbog velikog broja nezaposlenih. Zamišljao sam sasvim drugu Hrvatsku, ali ovako nešto da će se dogoditi u našoj zemlji koja obiluje prirodnim bogatstvima i vrijednim ljudima nisam očekivao. Izlaza ne vidim, ali povijesna činjenica govori da mi znamo raditi ali ne i gospodariti. SHŽ nam je puno pomogao. Pokušao je na sve moguće načine ukazati na propuste i nepravdu koje Uprava HŽ Carga radi prema radnicima. Uz naš sindikat kasnije se uključio i SŽH, ali drugi sindikati poput Samostalnog sindikata HŽ Carga i Sindikata strojovođa gledali su samo svoje interese i zato su potpisali sve što je poslodavac tražio. Zahvaljujući našem sindikatu dobili smo besplatne usluge pravnik, ali dok ne dokažem svoje pravo, kako ću živjeti ja i moja porodica, samo Bog zna. Ne očekujem da će se sudski spor koji sam podigao protiv svoje, a sada bivše tvrtke brzo riješiti jer pravna država kod nas ne funkcionira, a sudski sporovi traju i nekoliko godina.

Protjerali su me ko' psa

Ivan Goreta ima 53 godine i 47 godina radnog staža kao rukovalac manevre u HŽ Cargu-podružnica Split.

- U godini 2018. imao bih pravo na starosnu mirovinu. Na željeznicu sam došao sa 19 godina, a tehnološkim viškom sam proglašen jer nemam škole, iako piše u kolektivnom ugovoru da ako radiš tri godine na tom mjestu škola nije potrebna. Školovao sam rukovaoce manevre, bio

njihov mentor, i poslodavac je sve to znao. Volio sam željeznicu, ona je bila moja druga obitelj. A kakav sam bio radnik pitajte druge ljude koji o meni imaju samo riječi pohvale i oni su bili zatečeni odlukom da sam postao tehnološki višak. U snu sam znao kako treba razvrstati vagone. Bio sam spreman bilo kakav posao prihvatiti samo da dođem do te starosne mirovine. Imam dvoje djece, oni su studenti te me tješe "ne brini čača, nekako ćemo se snać". Bio sam četiri godine branitelj i pitam se za kakvu sam se to Hrvatsku borio. Žalosno je što veliki broj ljudi završe škole ali nemaju znanja ni stručnosti.

Osjećam se kao pas kojeg je loši gospodar izbacio na ulicu. Udruga branitelja zna za moju situaciju ali nije mogla ništa učiniti. Kao jedina svjetlost ukazao se moj sindikat koji mi je ponudio besplatnu pravnu pomoć. Iako sam proglašen tehnološkim viškom i sramotno izbačen, sindikatu ću uvijek biti vjeran i zahvalan. Mnogo ima stvari koje me žaloste. Poslodavac koji sve radi u rukavicama i koji nam ne daje nikakve informacije, ministar koji je poznat po svojoj bahatosti i netoleranciji, Vladi koja je na početku puno obećavala a sada nas vodi prema dnu. U posljednje vrijeme nalazim se pod velikim stresom i živo me zanima da li ti ljudi koji su na rukovodećim mjestima u ministarstvima, Vladi, upravama ikada razmišljaju kako bi se oni osjećali da se nađu u našoj situaciji, a to je da ostanu bez posla. Ipak je istinita ona narodna poslovice "Sit gladnome ne vjeruje".

Biljana Limpić-Donadić

VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

Djelatnost Održavanje i čišćenje željezničkih vozila

Pregovori za novi kolektivni ugovor u Održavanju vagona d.o.o.

U mjesecu kolovozu 2014. otpočeli su kolektivni pregovori u Održavanju vagona d.o.o. a važeći Kolektivni ugovor (KU) produljen je za tri mjeseca, što znači do kraja listopada 2014. Pregovarački odbor poslodavca dostavio je prijedlog novog KU sa zahtjevom za izmjenama u dijelu broja dana godišnjeg odmora, dodatka na plaću, participacijom radnika u naknadi troškova prijevoza, smanjenjem dijela materijalnih prava u odnosu na važeći Kolektivni ugovor.

U Održavanju vagona d.o.o. kroz Aneks KU koji je u primjeni i o kome se pregovara svaka tri mjeseca uvedeno je progresivno smanjenje plaće i nepuno radno vrijeme za one radionice koje nemaju dovoljnu zaposlenost. Aneksom su u prosincu 2013. izmijenjeni članci koji reguliraju naknadu za prijevoz, isplatu jubilarnih nagrada i pomoći za dugotrajno bolovanje koji su u primjeni od 1. siječnja 2014. Prijevoz je reguliran na način da su troškovi prijevoza prema mjestu rada radnika, a ukoliko u mjestu rada nije organiziran javni prijevoz tada radnik ostvaruje pravo na prosjek prijevoza u društvu, a radnici nemaju pravo na prijevoz u mjesecu prosincu tekuće godine. Stvarami troškovi prijevoza priznati će se ako je mjesto rada udaljeno više od 30 km od mjesta stanovanja i radnik kupi pokaznu kartu te kopiju iste priloži obračunskoj grupi. Jubilarne nagrade isplaćivati će se nakon deset godina staža i svakih narednih deset godina, dok će se pomoć u slučaju dugotrajnog bolovanja isplaćivati nakon 150 dana neprekidnog bolovanja.

Poslodavac u pregovorima za novi KU zahtjeva da se limitira iznos koji bi se priznavao za troškove prijevoza, prije svega za P2-d karte dok bi radnici samo morali plaćati razliku. Sindikat ne prihvaća taj prijedlog i u tom dijelu vode se pregovori oko modela koji bi bio prihvatljiv za radnike. Poslodavac je postavio i zahtjev za ukidanje dodatka za otežane uvjete rada koji se odnosi na kategoriju od PKV radnika do predradnika. Stav sindikata je da se dodatak ne može ukinuti, da je isti ugrađen u cijenu sata rada iz razloga što navedena kategorija radnika radi u otežanim uvjetima rada koji se nisu poboljšali ni u jednoj radionici, čak su u nekim sredinama i lošiji. U radionice

se ne ulaže, ne kupuje se sredstva za rad (alati i oprema), a radnici neredovito primaju zaštitna sredstva i opremom koja je u pravilu loše kvalitete.

Pregovarački odbor sindikata ima stav da u vrijeme kada se smanjuju plaće i kada imamo u nekim radionicama nepuno radno vrijeme svako dodatno smanjenje plaće je neprihvatljivo. Pregovara se i o člancima koji se odnose na otpremninu u slučaju tehnološkog viška radnika, trajanju otkaznih rokova radnika, Ugovoru o radno pravoj zaštiti radnika OV od poslovno uvjetovanih otkaza kojim bi se utvrdili kriteriji za utvrđivanje tehnološkog viška, materijalnim pravima radnika (regres, božićnica, uskrsnica), smanjenje prava koja se odnose na Radničko vijeće, povjerenike i koordinatore za zaštitu na radu u društvu.

O tijeku pregovora, kao i o otvorenim člancima povjerenici će biti upoznati na sjednici Odbora djelatnosti Održavanja i čišćenja željezničkih vozila koja će biti održana u mjesecu listopadu.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Djelatnost HŽ Cargo

Potpisan 3. Aneks Kolektivnog ugovora u HŽ Cargo d.o.o.

Krajem rujna i početkom listopada ove godine održani su pregovori oko 3. Aneksa Kolektivnog ugovora u HŽ Cargo d.o.o. Poslodavac nije htio prihvatiti prijedlog 3. Aneksa Kolektivnog ugovora koji je predložio SŽH u suradnji sa SHŽ, a uređila bi se pitanja izlučivanja tehnološkog viška u skladu sa Ugovorom o radno pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanog otkaza, kao i smanjenje plaće za iduća tri mjeseca. Uprava je inzistirala na svome prijedlogu, koji je i potpisan 6. listopada 2014. godine od strane Sindikata strojvođa Hrvatske.

Potpisani Aneks 3. Kolektivnog ugovora HŽ Carga d.o.o. donosi bitne izmjene u čl. 20. koji sada glasi:

“Ako kod radnika postoji smanjenje radne sposobnosti uz preostalu radnu sposobnost, smanjenje radne sposobnosti uz djelomični gubitak radne sposobnosti ili neposredna opasnost od nastanka smanjenja radne sposobnosti koju je utvrdilo ovlašteno tijelo u skladu s posebnim propisom, poslodavac je dužan, uzimajući u obzir nalaz i mišljenje toga

tijela, ponuditi radniku izmijenjeni ugovor o radu za obavljanje poslova za koje je radno mjesto sposoban, a koji moraju, što je više moguće odgovarati poslovima na kojima je radnik prethodno radio“.

Radi osiguranja poslova iz stavka 1. ovoga članka, poslodavac je dužan prilagoditi poslove sposobnostima radnika, izmijeniti raspored radnog vremena, odnosno poduzeti druge mjere da radniku osigura odgovarajuće poslove.

Ako je poslodavac poduzeo mjere iz stavka 2. ovoga članka, a ne može radniku osigurati odgovarajuće poslove, odnosno ako je radnik odbio ponudu za sklapanje Ugovora o radu za obavljanje poslova koji odgovaraju njegovim sposobnostima u skladu s nalazom i mišljenjem ovlaštenog tijela, poslodavac može radniku otkazati Ugovor o radu uz suglasnost Radničkog vijeća.

Radniku iz stavka 1. ovoga članka mogu biti ponuđeni i poslovi niže stručne spreme do postojanja slobodnog radnog mjesta u okviru njegove stručne spreme.

Bitno je izmijenjen i članak 83. kojemu je dodan novi stavak 4 koji glasi: *“Otkazni rok teče za vrijeme godišnjeg odmora, plaćenog dopusta, te razdoblja privremene nesposobnosti za rad radnika kojeg je poslodavac u otkaznom roku oslobodio obveze rada“.*

Promijenio se i članak 151. koji sada glasi: *“Radnik kojemu poslodavac otkazuje Ugovor o radu nakon dvije godine neprekidnog rada, osim ako se Ugovor o radu otkazuje iz razloga uvjetovanog ponašanjem radnika, ima pravo na otpremninu u visini prosječne neto plaće isplaćene radniku za tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu, za svaku navršenu godinu rada na HŽ, uračunavajući i staž osiguranja s uvećanim trajanjem i poseban staž ostvaren u Domovinskom ratu“.*

Maksimalna otpremnina iz stavka 1. ovog članka ne može iznositi više od 120.000,00 kn neto.

Radniku kojemu Poslodavac otkaze Ugovor o radu uz ponudu izmijenjenog ugovora na radnom mjestu iste stručne spreme, u istom mjestu rada, a radnik ponudu odbije, ima pravo na otpremninu u visini koja je određena člankom 126. st. 2. Zakona o radu.

Radnik koji je pretrpio ozljedu na radu, odnosno koji je obolio od profesionalne bolesti, a kojemu nakon završenog liječenja, oporavka i profesionalne rehabilitacije, poslodavac ne može osigurati odgovarajuće poslove iz članka 41. Zakona o radu, ima pravo na otpremninu najmanje u dvostrukom iznosu koji bi mu inače pripadao prema stavku 1. ovog članka, ali ne više od 200.000,00 kn.

Radnik iz prethodnog stavka ovog članka, koji je odbio ponuđene poslove

iz članka 41. Zakona o radu nema pravo na otpremninu u dvostrukom iznosu.

Ovim Aneksom Kolektivnog ugovora u HŽ Cargu d.o.o. dogovoreno je uvođenje umanjujućeg korektivnog faktora za slijedeća četiri mjeseca (rujan, listopad, studeni i prosinac) od 7% na bruto I iznos plaće, osim radnika koji su raspoređeni u ŽF.

Iz potpisanog Aneksa 3. Kolektivnog ugovora HŽ Cargo d.o.o. vidljiva je tendencija smanjivanja prava radnika u režiji Uprave i SSH.

Marijan Jelenski
dopredsjednik SHŽ

Djelatnost Pružne građevine d.o.o.

Sprema se nova organizacija i sistematizacija

Skupština društva Pružne građevine je 21. srpnja 2014. smijenila predsjednika Uprave g. Vladimira Frančića, a za novog predsjednika Uprave imenovala Igora Matulića, bivšeg direktora tvrtke kćeri POSIT i dosadašnjeg člana Uprave. Također, opozvan je i predsjednik Nadzornog odbora Juro Bajić, a za novog je izabran Zoran Turk. Neven Petrović ostao je i dalje član Uprave.

Na sastanku sa novom Upravom poznati smo sa namjerom izrade nove

organizacije i sistematizacije sa ciljem da se tvrtka organizira kroz sektor elektrotehnike, građevinski sektor i sektor mehanizacije. Smatramo da se dosadašnja organizacija pokazala dobrom, a dokaz za to je i velika dobit koju je tvrtka ostvarila u 2013. godini, iako je bila suočena sa velikom reorganizacijom i činjenicom da je od tadašnjih oko 170 radnika prerasla u tvrtku koju čini 2000 radnika uključujući i sezone.

Ne možemo se oteti dojmu da je ovo priprema za novu privatizaciju Pružnih građevina, koju Vlada planira prodati stranim investitorima iako posluje sa dobiti. Takvo razmišljanje temelji se na činjenici da je tvrtka opet suočena sa problemom likvidnosti jer HŽ-Infrastruktura kao investitor opet kasni u plaćanju svojih obaveza, pa tako dug u dospjeću sada iznosi 100 milijuna kuna, zbog čega Pružne građevine duguju dobavljačima oko 50 milijuna kuna, a dovedena je u pitanje i zadnja isplata plaće. Materijalna prava radnika poput dopunskog zdravstvenog osiguranja, dobrovoljnog mirovinskog osiguranja, nisu uplaćivana od mjeseca srpnja ove godine. Upozorili smo Upravu i na neisplatu jubilarnih nagrada u ovoj godini. Pred Upravom stoje ozbiljni problemi zbog kojih je nezadovoljstvo radnika unutar same tvrtke sve veće, a ukoliko Uprava ubrzo ne riješi problem likvidnosti, doći će u pitanje i samo poslovanje tvrtke odnosno njezina opstojnost.

Ljiljana Furdek
dopredsjednica SHŽ

Vahid Bajraktarević
dopredsjednik SHŽ

Djelatnost HŽ Putnički prijevoz i vlakoprtnja

Tvrtka Željeznička tiskara d.o.o. pripaja se HŽ Putničkom prijevozu d.o.o.

U poplavi loših vijesti imamo jednu dobru, a to je da se Željeznička tiskara d.o.o. pripaja HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. Tako će radnici Tiskare imati veću sigurnost i moći će nastaviti sa radom, jer dosadašnje privatizacije završavale su sa slanjem radnika na ulicu.

HŽ Putnički prijevoz dobiva vrijedne nekretnine u Zagrebu (Petrinjska i Livadarski put). Također dobiva potpunu kontrolu nad tiskanjem proizvodnih karata, propagandnog materijala, raznih tiskanica, voznih redova itd. Tiskara će moći lakše preuzeti i poslove u ostalim društvima HŽ-a, pa i izvan HŽ-a jer godinama se govorilo samo o njenoj prodaji, a ne o proširenju njezinih usluga.

Pripajanje bi se trebalo obaviti 1. prosinca 2014. godini. Radnici neposredne proizvodnje preselili bi se na novu lokaciju u Zagrebu, Livadarski put, dok bi radnici administrativnog dijela bili raspoređeni u Direkciji HŽ Putničkog prijevoza.

SPORTSKI SUSRETI SHŽ-a POČELI SU PRIJE 14 GODINA

Ne može se poreći činjenica da živimo u doba znatne društvene nepovezanosti i nedovoljnog ljudskog kontakta. Vrlo često susrećemo mrzovoljna i mrka lice, ne samo na ulici, već na radnom mjestu gdje provodimo i najviše vremena. Međutim, to nije prirodno stanje jer čovjek ima potrebu za društvenim kontaktom, a pojava osamljenosti i otuđenosti među ljudima je bolest 21. stoljeća. Sport je jedna od organizacija gdje se ruše barijere problema koje opterećuju suvremenog čovjeka. Sindikat hrvatskih željezničara je prije 14 godina osnovao prve sportske igre. Kako je sve počelo, kako su bile prihvaćene od članstva saznali smo više u razgovoru sa jednim od osnivača: ŽELJKOM RUSANOM i MARKOM BREKALOM.



Željko Rusan je od 1977. godine na željeznici, na radnom mjestu inženjera u Održavanju vagona.

“Prvi sportski susret SHŽ-a bio je organiziran u Zagrebu, a potom u Osijeku, Medenom kod Trogira, Rovinju, Zatonu... Sportski susreti su organizirani radi upoznavanja i zbližavanje članstva SHŽ-a sa područja Hrvatske. Susreti su prihvaćeni od članstva i odaziv je dobar. Zna se dogoditi da bude više interesenata u odnosu na planirani broj ljudi. Iako je nekada bilo više druženja nego danas, ona su

nastavljena iz razloga da se pobijedi usamljenost današnjeg vremena i da se na neki način smanji udaljenost jednog čovjeka od drugog” - istakao je g. Rusan. Prema njegovim riječima bilo bi dobro da se organiziraju jednodnevni izleti u područnici sindikata koji bi također djelovali na poboljšavanje komunikacije među članovima sindikata. Na sportske susrete u 80 posto slučajeva idu jedni te isti ljudi pa postoji i drugačije mišljenje onih koji ne idu. Međutim, to je stav pojedinaца koje je teško komentirati. Iako su nekada bili mnogo teži uvjeti rada, problemi su se brže rješavali, a doprinos tome bili su susreti i druženje među članovima različitih djelatnosti. Natjecateljski duh kao da je bio jači prije nego danas. Bilo je više mladih ljudi pa su i

sportovi imali druge prioritete. Uvijek je nogomet bio na prvom mjestu, pa bicanje, šah stolni tenis, picado... Danas smo uveli i druge igre koje prije nismo imali, a to je kartanje *bele* koja ima najviše ekipa. Ta igra ne traži fizičku kondiciju. Zašto je to tako, mogli bi zaključiti radi činjenice da na željeznici ima sve manji broj mladih, pa je ova igra namijenjena starijoj dobi sudionika koji imaju oko 40 godina. Inače, ekipe nisu uigrane i slažu se na licu mjesta. Osobno, ni jedan događaj ne mogu izdvojiti jer uz druženje svi događaji su lijepi. Bilo bi zanimljivo da se organiziraju međusindikalna takmičenja. Takvi sportski susreti zbližili bi članove sindikata, jer ne zaboravimo da su u svim sindikatima problemi isti-istaknuo je Rusan.



Marko Brekalo na željeznici radi 33 godine, instruktor je prometa u HŽ Infrastrukturi, Osijek.

- Brzina života, puno obaveza i mnoštvo informacija i sadržaja kojima su ljudi izloženi posebno u velikim gradovima, svakako otežava održavanje kvalitetnih međuljudskih odnosa. Ipak, razvoj informacijske tehnologije, koliko god da nam s jedne strane otežava komunikaciju jer odvlači pažnju, s druge strane stvara uslove da komuniciramo sa ljudima brže, češće i usprkos ogromnim razdaljinama. Ljudi nemaju vremena da se bave međusobnim odnosima, a ako se na to doda pojavljivanje društvenih mreža koje stvaraju

iluziju kontakta, ne čudi što sve više njih tek odjednom shvati da su usamljeni, a ne znaju kako da se vrate u realan društveni život. Zbog načina života koji je postao brz i intenzivan, nema mnogo prostora za upoznavanje i poznanstva se teže sklapaju. Po meni jedino sport i kultura zblizavaju ljude. Kada se ljudi sretnu na takvim takmičenjima oni nisu jedan prema drugima neprijatelji, već naprotiv bodrenjem, navijanjem oni postaju prijatelji. Druženjem nestaju granice koje je ustvari stvorio sam čovjek.

Odaziv na sportske susrete je uvijek dobar. Iz naših sredina izašli su poznati hrvatski reprezentativci poput Bože Lugarića, Borisa Vojkovića. Kako je rastao broj članova našeg sindikata, tako je rastao i broj učesnika u sportskim susretima. I nije bitna samo pobjeda, mnogo veća cijena je kada se razvije prijateljstvo

koje nema granice, jer sportski susreti u Hrvatska u malom. Na žalost sve više se osjeća nedostatak mladih i ukoliko želimo da napredujemo bez njih nema budućnosti pogotovo na željeznici koja je po svojoj djelatnosti specifična. Predsjednik sam i HKUD "Željezničara" Osijek koje uz odrasle okuplja i djecu i sada ih ima oko 300. U društvu generacijski sudjeluju obitelji koju svoju ljubav prema narodnim nošnjama i pjesmi prenose sa koljena na koljeno, a da ne govorim o bogatstvu narodnih nošnji. Sve to mi imamo na željeznici, ali kao da nikoga nije briga što se u tim društvima nalazi i što učiniti da opstanu i da se razvijaju na ponos svih nas, a pogotovo generacija koje dolaze. Želio bih da unatoč problemima koje imamo sportske igre opstanu i da se i dalje razvijaju - istakao je g. Martin Brekalo.

Biljana Limpić - Donadić

14. sportski susreti SHŽ-a u Poreču

UKUPNI POBJEDNIK OVIH SUSRETA JEST ODRŽAVANJE VAGONA ZAGREB

Ove godine Sportski susreti održali su od 26. do 28. rujna 2014. u Poreču, koji je smješten na sunčanom poluotoku na zapadnoj obali Istre. Hotel *Delfin* u kojem su se bili smješteni sudionici sportskih susreta udaljen je od plaže 50-tak metara, a sudionicima je ponudio hladovinu borova, otvoreni bazen i uređene sportske sadržaje. Šetnica uz more omogućila je mnogima da pješaćenjem u dužini od pet kilometara posjete grad Poreč, koji je između ostaloga poznat po Eufrazijevoj bazilici koja je jedna od najznačajnijih spomenika bizantske umjetnosti i koja je 1997. upisana u UNESCOV registar svjetske spomeničke baštine.

Kako nas je ove godine pratilo vrijeme koje je više obilovalo kišom, a manje suncem, postojao je određeni strah da se to ponovi tijekom našeg druženja. Ipak, bili smo uslišani od Svevišnjeg jer nas je dočekalo sunce i nakon smještaja u sobe, rasporeda ekipa i dogovori za natjecanje, uslijedilo je kratko opuštanje i susreti prijatelja i kolega. Problemi su nestali bar na kratko, a smijeh i šala potvrdili su kako čovjeku malo treba, a da bi on bio sretan i zadovoljan.

Na sportskim terenima omjerila se je snaga, vještina, znanje. Borilo se je za svaku loptu, meč, punat, gem... Protivniku se nije opraštalo jer dobiti pehar ili priznanje za svakog pojedinca ili ekipu posebna je uspomena na jedno sportsko takmičenje koje će ostati u sindikalnim podružnicama. Često je sportska sreća odlučivala u djeliću sekunde tko će biti pobjednik. U subotu uvečer najboljim pojedincima i ekipama uručene su nagrade, a nakon toga uslijedilo je veselo druženje. Sutradan, u nedjelju slijedio je odlazak. Sve što je lijepo kratko traje. Vraćali smo se kućama u mislima što nas očekuje već sutra i željama da se susretne iduće godine na sportskom druženju.

Svim sudionicima 14. sportskih susreta SHŽ-a upućujemo čestitke, a posebno onima koji su dokazali da su najbolji.

Rezultati sportskih natjecanja

BOĆANJE (žene)

3. mjesto: Čišćenje i njega vagona II
2. mjesto: Održavanje i njega vagona Zagreb

1. mjesto: Čišćenje i njega vagona I

BOĆANJE (muškarci)

3. mjesto: Prometna sekcija Split I
2. mjesto: Prometna sekcija Split

1. mjesto: OŽV Solin

STOLNI TENIS (žene)

3. mjesto: Jasna Blagaj (Održavanje vagona Zagreb)
2. mjesto: Anamarija Vrban (Čišćenje i njega vagona Zagreb)

1. mjesto: Jelena Brnić (HŽ Infrastruktura Osijek)

STOLNI TENIS (muškarci)

3. mjesto: Mario Filajdić (RPV Slavonski Brod)
2. mjesto: Zlatko Begović (HŽ Infrastruktura Osijek)

1. mjesto: Slaven Grgurić (Pružne građevine)

ŠAH

3. mjesto: TSŽV II (Zagreb)
2. mjesto: TSŽV I (Zagreb)

1. mjesto: Održavanje vagona Zagreb

Najbolji igrač: Damir Kroflin (TSŽV Zagreb)

PIKADO (žene)

3. mjesto: Čišćenje i njega vagona Zagreb
2. mjesto: Pružne građevine II

1. mjesto: Pružne građevine I

PIKADO (muškarci)

3. mjesto: Održavanje vagona Zagreb RK
2. mjesto: Prometni poslovi Split II

1. mjesto: Pružne građevine I

BELA (kartanje)

3. mjesto: Putnički prijevoz Ogulin
2. mjesto: HŽ Cargo Ogulin

1. mjesto: Održavanje vagona Zagreb

POTEZANJE KONOPA

Najbolja ženska ekipa: Čišćenje i njega vagona Zagreb

Najbolja muška ekipa: Održavanje vagona

MALI NOGOMET

3. mjesto: HŽ Putnički prijevoz Split
2. mjesto: TSŽV Zagreb

1. mjesto: Pružne građevine PP Posit

Najbolji igrač: Josip Trogrlić (PG PP Posit)

Najbolji strijelac: Dubravko Delić (TSŽV Zagreb)

Najbolji golman: Marko Cavrić (TSŽV Zagreb)

Fair play ekipa: Pružne građevine betonske i čelične konstrukcije

Biljana Limpić-Donadić