

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

ZPERNU



STUDENI 2018.

DIO LJUDI ĆEMO
PREBACITI NA ŽELJEZNICU

PREMA 1.000.000 TEU

DENIS VUKOREPA

UVIJEK NA STRANI
RADNIKA
ANTE KUNČIĆ

DIŠ' TI LIČANE
NA DRVIMA VARAT

NAŠ RAZGOVOR
O PRISTOJBAMA NA ŽELJEZNICI
izvr. prof. dr. sc. Borna Abramović



foto: Nikola Pleša

TREBA LI NAM NOVA NESREĆA

Nebrojeno puta Sindikat prometnika vlakova Hrvatske upozoravao je na nebrigu za sigurnost željezničkog prometa. Doprinos nebrizi je dala i uprava HŽ Infra jer sustavno podržava rad ili nerad nadređenih radnika kojima je prvenstveno cilj neke prividne uštede. Tko će odgovarati za posljedice i finansijsku štetu zadnjih dviju željezničkih nesreća?

Osnovno pitanje je jesu li ti podizvođači stručno osposobljeni za siguran rad na željezničkoj infrastrukturi i da li se sigurnosne odredbe provode i kontroliraju. Način na koji su dosad radili i kada su tko zna koliko puta za dlaku vozači kamioni izvođača i podizvođača radova na toj dionici pruge za dlaku izbjegli nalet vlaka kaže da oni nemaju pojma o sigurnosti željezničkog prometa. O tome se šuti, možda tek poneki strojovoda opiše kako je za dlaku izbjegao nalet...

Zbog učestalosti izvanrednih događaja koji ozbiljno narušavaju sigurnost željezničkog prometa na relaciji Dugo Selo - Križevci, tražimo informacije da li je, sukladno članku 68. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, HŽ Infrastruktura osigurala:

- da je ugovoren vanjsko osoblje koje je sudjelovalo kod izvanrednih događaja stručno osposobljeno i upoznato s mjerama sigurnosti,
- vožnju na siguran način radnih strojeva do mjesta izvođenja radova,
- i na kraju da li je osigurala uvjete i način izvođenja radova kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava?

Kako se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za

Anto Iličić

BROJ 82 STUDENI 2018.

redovan željeznički promet, da li je HŽ Infra odredila i osigurala privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa te s njim upoznala sve željezničke prijevoznike, kao i sve korisnike željezničkog prijevoza?

Kako prometno osoblje u kolodvorima po svemu sudeći nije upoznato s prometno-tehnološkim elaboratom organizacije prometa vlakova vrijedilo bi neodgodivo s istim još jednom upoznati radnike koji neposredno sudjeluju u organizaciji i regulaciji prometa na dionici Dugo Selo - Križevci.

Ponovno Vas upozoravamo na teškoće u radu i na premorenost prometnog osoblja u kolodvorima Križevci, Vrbovec i Dugo Selo koji svaki dan rade pod pritiskom.

Upozoravamo kako najmanja greška može biti nepopravljiva.

Zabrinjava ignoriranje naših upozorenja od strane Vaših najbližih suradnika ali i Vaše ignoriranje upozorenja radnika kolodvora Križevci kojima je u tijeku remonta uvedena privremena mjera, odnosno rad sa smanjenim brojem izvršitelja.

Da li je nekome bitno na koji način se odvija reguliranje prometa vlakova ili je bitno da se samo nešto gradi? Da li je nekome bitno zdravstveno stanje radnika?

Treba li nam nova nesreća ili smo svi mi u službi nesigurnog i neurednog odvijanja željezničkog prometa kakav nameće i silom provodi upravljački vrh Prometnog sektora?



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković
Branko Bašić, Josip Tirić,
Dražen Lihtar,
Robert Jukić, Mario Grbešić,
Srećo Stjepić, Jakov Rašić,
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nenad Katanić,
Ivica Stojak, Ilija Grlić, Dinko Alilović.

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Ante Kunčić

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da i Vaša vijest ili priča bude objavljena? Kako bi vijest što bolje dočarala atmosferu u vašem kolodvoru, možete uz tekst poslati i fotografije u .jpg ili .tif formatu, minimalne veličine 3000x2200 piksela.

“Na peronu” je prava adresa.
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr



STRUČNO OSPOSOBLJAVANJE PRIPRAVNIKA ZA PROMETNIKE VLAKOVA

Piše: SPVH
Foto: SPVH

Pismo članovima uprave HŽ

Poštovana gospodo,
u PRJP SJEVER, u kolodvoru Koprivnica, u tijeku je stručno osposobljavanje dva pripravnika za radno mjesto prometnika vlakova.

Odmah po započetom stručnom osposobljavanju usmeno smo upozorili direktora Sektora za promet g. T. Španića da je tehnološki proces u kolodvoru Koprivnica suviše kompleksan da bi se u njemu osposobljavali pripravnici za prometnike vlakova.

Dosadašnja praksa na cijeloj mreži HŽ Infrastrukture d.o.o. bila je da se pripravnici stručno osposobljavaju u „manjim“ kolodvorima. Tako su se i do ovog slučaja pripravnici u PRJP Sjever stručno osposobljavali u za to puno uobičajenim kolodvorima (Križevci, Lepavina, Vrbovec...).

Inzistiranje na predmetnom stručnom osposobljavanju u konačnici će štetiti i pripravnicima i HŽ Infrastrukturi d.o.o. Na naše upozorenje direktor Sektora za promet g. Španić odgovorio je da u tome ne vidi nikakav problem.

Da ipak postoji problem oko navedenoga uvjerili smo se pročitavši dopis broj 3406/18 1.1.1. B.C. od 8 studenoga 2018. godine naslovljen na Sektor za upravljanje ljudskim potencijalima. Spomenutim dopisom daje se suglasnost Sektoru za upravljanje ljudskim potencijalima da pripravnici za sada polazu stručni ispit iz poslova propisanih u dijelovima 1-9, te iz dijela 12 Prilog 1 Pravilnika o stručnom osposobljavanju i trajnom osiguravanju stručne osposobljenosti izvršnih radnika željezničkog sustava u HŽ Infrastrukturi d.o.o. (u daljem

propisuće se i dalje). U skladu s tim, u kolodvoru Koprivnica će se izdati stručni ispit iz poslova propisanog u dijelovima 10, 11, 13, 14 i 16, te iz dijela 12 Prilog 1 Pravilnika o stručnom osposobljavanju i trajnom osiguravanju stručne osposobljenosti izvršnih radnika željezničkog sustava u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

tekstu: Pravilnik HŽI-644)

Pomenutim dopisom pokušava se u željeznički sustav uvesti do sada nezabilježena prijevara. Koristimo priliku upitati o regularnosti opisanog postupka.

Ovakvim provođenjem stručnog ispita izostavile bi se sljedeće odredbe iz Priloga 1, Pravilnika HŽI-644:

- Točka 10 - Postavljanje i osiguravanje puta vožnje (voznog puta),
- Točka 11 - Postavljanje skretnica,
- Točka 13 - Odobravanje kretanja vlaka,
- Točka 14 - Reguliranje prometa vlakova,
- Točka 16 - Obilazak i utvrđivanje stanja, te pregled ispravnosti i prohodnosti željezničke pruge

Spomenute točke, između ostalog, reguliraju i dijelove stručnog ispita koji se odnose na kontaktну mrežu, komunikacijski sustav i TK uređaj, postavljanje skretnica u slučaju kvara signalno sigurnosnog uređaja, postavljanje ambulantne brave na neosigurane skretnice. Sve navedeno su poslovi s kojima se susreće prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica.

Pitanja koja traže odgovor:

1. Na koji način i kakav ugovor o radu će se izdati pripravnicima u slučaju da polože ovakav stručni ispit?
2. Kako će se odvijati tehnološki proces u kolodvoru Koprivnica u slučaju kvara ili poremećaja, kada vanjski prometnik mora raditi nešto od navedenog u točkama 10, 11, 13, 14 i 16, a za koje nije osposobljen?

Predlažemo da se ovakvo opasno postupanje odmah prekine i da pripravnici svoje stručno osposobljavanje nastave u nekom od manjih kolodvora kako bi u konačnici mogli polagati cijeloviti stručni ispit za radno mjesto prometnika vlakova.

Također, tražimo da se utvrdi odgovornost za po svemu opisanom sramotno gaženje sigurnosti.

Ujedno koristimo priliku ponoviti prethodna upozorenja da novi Pravilnik HŽI-644 nije dobar, da proizvodi probleme na terenu, a što potvrđuje i struka stalnim primjedbama. Zbog navedenog predlažemo da se pristupi izradi novog Pravilnika HŽI-644.

Molimo da nas obavijestite o poduzetom.

HŽ INFRASTRUKTURA
10 000 Zagreb, Mihanovićeva 12

SEKTOR ZA PROMET
10 000 Zagreb
Mihanovićeva 12

tel: +385 (0)1 453 4031
fax: +385 (0)1 378 2811
e-mail: hzo.cerovec@hzinfr.hr
naš broj i znak: 3406/18; 1.1.1.; B.C.
vaš broj i znak:
datum: 08. studeni, 2018.

SEKTOR ZA UPRAVLJANJE
LJUDSKIM POTENCIJALIMA
- ovdje -

Predmet: Stručni ispit kandidata za radno mjesto prometnika vlakova u PRJP Sjever.

U područnoj radnoj jedinici prometa Sjever u kolodvoru Koprivnica se na stručnom osposobljavanju za radno mjesto prometnika vlakova nalaze dva kandidata.

Odredbama priloga 1 Pravilnika o stručnom osposobljavanju i trajnom osiguravanju stručne osposobljenosti izvršnih radnika željezničkog sustava u HŽ Infrastrukturi d.o.o. (SL. vj. 11/17 i 1/18) propisana je minimalna razina obrazovanja, potreblja stručna i trajanje stručnog dijela stručnog osposobljavanja i za funkcionalni podstavak odvijanja i upravljanja prometom koja se sastoji od 16 vrsta poslova koje obavljaju izvršni radnici.

S obzirom na kompleksnost rada na radnom mjestu prometnika vlakova u kolodvoru Koprivnica koja trenutno obavljaju četiri izvršioca i na složenost kolodvorskog signalno sigurnosnog uređaja suglasni smo da kandidati za sada polazu stručni ispit iz poslova propisani u dijelovima 1 do 9 te iz dijela 12 naprijed navedenog priloga 1 Pravilnika o stručnom osposobljavanju i trajnom osiguravanju stručne osposobljenosti izvršnih radnika željezničkog sustava u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

Prestale dijelove počinjali bi naknadno u kolodvoru Koprivnica ili u nekom od kolodvora na području područne radne jedinice prometa Sjever te nikako ne bi obavljali te poslove prije uspješno položenog tog dijela stručnog ispita.

S poštovanjem,

Milan Španić
Milan Španić, dipl. inž.
Direktor
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.





DIO LJUDI ĆEMO PREBACITI NA ŽELJEZNICU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: SPVH

Dio ljudi ćemo prebaciti na željeznicu. Dosta davno, na televiziji sam gledao TV dramu iz koje mi se jedna scena urezala u sjećanje. Uglavnom, sjede tako u tamnim odijelima gradski vijećnici i krajne ozbiljni raspravljaju o tome kako riješiti problem oveće hrpe zemlje koja je nakon radova ostala u centru grada. Nakon poduljeg vijećanja zaključiše kako treba iskopati novu jamu i u nju zatrpati zemlju.

Ta scena me podsjetila na izjavu mog rođaka ministra Olega Butkovića s početka mandata. Naime kada se malo zakuhalo oko uvođenja vinjeta na našim auto cestama i kada se pokazalo da u HAC-u ima ponešto viška radnika, pa kada se u to upetljao prilično snažan sindikat, osjetivši da bi se trebao očitovati ministar izjavljuje kako ima viška ljudi, ali sve će se to rješavati uz otpremnine i kroz dulje vremensko razdoblje:

-a dio ljudi ćemo prebaciti

na željeznicu..."

I tako se to godinama radi. Prva velika seoba naroda na željeznicu dogodila se negdje početkom stoljeća kada nam je „doplovilo pola“ Name. U posljednje vrijeme dolaze ljudi iz T-Coma, HAC-a, „Dalekovoda“, IGH... Uglavnom radi se o firmama koje su zapale u teškoće i spašava se tko kako zna i umije. U uvjetima kada je u Hrvatskoj sve višemanje prodano i stranim vlasnicima nakon „izdvajanja“ gotovo svega osim osnovne djelatnosti više ne trebaju ni inženjeri elektrotehnike, strojarstva... Razvoj je u matičnim zemljama, a podružnice vlasnicima trebaju donijeti što veći profit.

U situaciji kada „stranka“ ne može masovno zaposliti „svoje ljude“ u „Plivi“, INI, T-Comu, AGROKOR-u, Ericssonu..., ni željezница nije loša. Dok je sjedište AGROKOR-a bilo u „Ciboninom tornju“ udobno raspoređene službenike na dva kata nebodera, „starosjedoci“ su

prozvali „mali Sabor“. I neka se ljudima pomogne. Na željeznički, nakon vladavine SDP-a ima mjesta. Premijer i predsjednik vladina Povjerenstva za željeznicu Zoki će reći - „otpustili smo deset tisuća ljudi“, a najgori ministar u povijesti željeznice Dončić reći će dvije - tri tisuće. Dobro, brojke se baš ne podudaraju, ali koga briga - koja tisuća gore, dole. U svakom slučaju prostora za „uhlebljivanje“ kako se to voli reći, ima dovoljno.

I tako u relativno mirnom ozračju na željeznički, s pokojom kritikom zbog nespuštanja rampi, nesrećom ili kašnjenja vlakova kao grom iz vedra neba pravi rusvaj u medijima izazvao je vinkovački željezničar sa četrdeset godina radnog staža Damir Martinovski koji je, uz ostalo, ovako definirao stanje na željeznicu:

„Na željeznicu radim 40 godina i nikada nije bilo gore. Nakotilo se u upravi

uhljebla da više disati ne možemo, a već ugrožavaju i sigurnost prometa. Barem da ništa ne rade nego silom žele opravdati svoje postojanje, pa izmišljaju poslove koje mi moramo raditi da bi oni nešto mogli kontrolirati. Cirkus nastane kad je više kontrolora nego izvršilaca a to je slučaj na HŽ. Prije je radilo deset ljudi i imali smo jednoga šefa, dok danas radimo nas trojica i imamo 15-20 šefova.“

Istina je kako je pruga opustošena, kao da je njome prošao uragan. U svakom kolodvoru čovjek ili dva. Pretpostavljam da je Damir Martinovski pod nazivom HŽ mislio na HŽ Infrastrukturu, odnosno na „žutu kuću“. Pošto u toj zgradi radim, mislim i da koliko toliko poznam logiku „metajezik“ koji se ovdje koristi. Član kakva 154 povjerenstva, 47 stručnih timova i svega 7 radnih skupina, uz pohađanje nekoliko edukacijskih programa jednostavno „puca po šavovima“, doživljava „burn outove“ i govori:

- „Ja jednostavno ne znam kako će sve to izdržati.“

S kim god razgovarate, reći će vam da ima posla preko glave i da nedostaje još ljudi. Neki se mogu šetati iz službe u službu kako pozele, a drugi su se ukopali na svojim stolicama i ne mogu niti pedlja naprijed.

S druge strane ministar izjavljuje kako će se nakon cesta konačno izgraditi i pruge. Naši čelni ljudi u svojim javnim nastupima ne propuštaju spomenuti kako je HŽ Infrastruktura danas najveći investitor u Hrvatskoj, kako će se obnoviti 500 kilometara pruga.

I sada sam sebi postavljam pitanje - kome vjerovati? Starom željezničaru, čovjeku s pruge, Damiru Martinovskom ili vodećim ljudima ministarstva i željeznicu?

Što sa sposobnima i neposlušnima?

I kada se u tome podijeljenom sustavu ipak pojave pojedinci koji, uz sve prepreke, čudom stvore nešto kvalitetno i u stanju su unaprijediti sustav, ili makar njegov manji segment, takvi počinju smetati. Druga kategorija koji remete sklad su neposlušni, odnosno oni koji se nađu na putu „višim interesima“. I kada se

dosljedno iz godine u godinu uklanjuju ljudi sa znanjem i iskustvom, a na njihovo mjesto postavljaju ambiciozni pojedinci ali objektivno skromnih mogućnosti.

I hoćeš nećeš, u prvom se slučaju samo po sebi nameće pitanje - radi li se to namjerno pa da sve propadne ili se radi o potpunoj nekompetenciji i indolenciji vlasnika. S druge pak strane neposluh ili vlastito mišljenje nasuprot zamislima vladajuće strukture, još je gori grijeh koji trajno obilježava nečiju karijeru. I kada život pokaže da su te zamisli bile potpuno pogrešne, štetne i besmislene, u konačnici nitko ne odgovara „jer takvo je bilo vrijeme“ ili „da nisam ja potpisao, potpisao bi je netko drugi“. No što je s onima koji su se suprotstavili. Da li će dobiti kakvu satisfakciju, da li će biti vraćeni na kakvu bolju poziciju... Jasno i glasno - neće? Za štete nitko ne odgovara, a isto tako kako pjesma kaže „s Bara se nitko ne vraća“.

Jasno je da hijerarhijski su značajnije pozicije na željeznički politički definirane. Igrom slučaja dogode se tu i kvalitetna rješenja, ali u pravilu od toga nema sreće.

U rascjepkanom sustavu lakše je provoditi političku volju. Malo se u lokalnoj sredini podigne prašina i onda sve utihne. Tako je stradalo dosta sposobnih ljudi, a posljednji među njima je Dražen Vidović donedavni direktor RŽV Čakovec. Naravno nije on

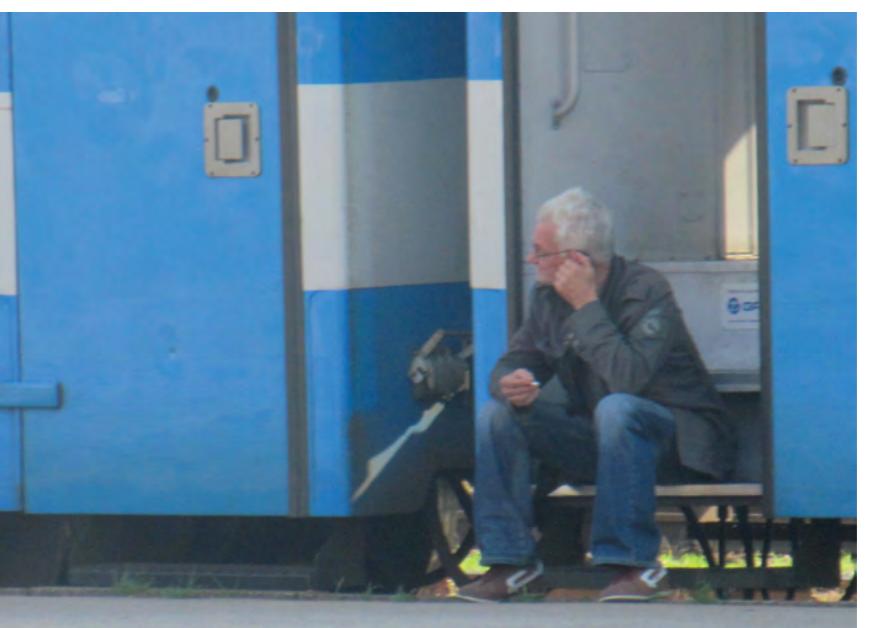
jedini, ali da ne bi otisli preširoko reći ču u najkraćim crtama. Čakovečka ekipa je uspjela spasiti bjelovarsku radionicu koja je bila pred likvidacijom. Teretni vagon „Self Prop Rail“ patentiran je kao intelektualno vlasništvo na svjetskoj razini, dobio je silne nagrade po cijelom svijetu... Hrvatska agencija dodijelila je RŽV-u 7,5 milijuna kuna bespovratnih sredstava za razvoj novog prototipa teretnog vagona. Firma ima sve moguće certifikate, pozitivno posluje, ugovoren su poslovi koji će potpuno ispuniti proizvodne kapacitete u sljedećoj godini... I u takvoj firmi umjesto da čovjeka gurnu naprijed - vlasnik (HŽ Cargo op.a) smjenjuju direktora. Kada bi to bio izolirani slučaj moglo bi se reći da se i to ponekad događa, ali nažalost to je uobičajena praksa.

Ili, klasičan primjer „građanskog neposluha“ dogodio se kod potpisa na odluci o stečaju „Gredelja“. Ljudi koji nisu htjeli potpisati katastrofalnu odluku su uklonjeni i marginalizirani, a „roker“ koji je stavio svoj paraf kasnije je uživao sve blagodati direktorske fotelje u drugom poduzeću. I danas pred mirovinom, Damir Tot će reći:

- „Nisam onda to htio potpisati, a ne bih to učinio niti danas.“

Željeznička i ovakva kakva je može bitno bolje poslovati to je sto posto sigurno. No tko to može konkretnizirati?

To zaključite sami.





OD JADRANSKIH DO SLAVONSKIH VRATA

FOTO: SPVH

izvor:

<https://www.linkedin.com/pulse/od-jadranskih-do-slavonskih-vrata-dra%C5%BEen-kau%C5%BEeljar/>

Uvod

Neki dan sam proveo ugodno vrijeme s jednim od ministara iz prvih Vlada RH. Otvorili smo različite teme, pa između ostalog i pitanje izgradnje nizinske pruge Rijeka - Zagreb - Vukovar. Po mojem dosadašnjem iskustvu to bi trebala biti najznačajnija pruga u Hrvatskoj. Odgovor mojeg sugovornika ostavio me je bez riječi. Rekao je da je to i u prošlom stoljeću bila jedna od ključnih strateških ideja za Hrvatsku ali nikad nije realizirana. Isto tako je rekao da je čak bilo privatnih inicijativa o izgradnji pruge Rijeka - Šid još u 30-

tim godinama prošlog stoljeća. Sve to znači da se ipak isplati pozabaviti tom idejom malo više.

Povezivanje Jadranskog mora i Dunava

Projekti vezani uz Adria-Dunav nisu novi. Za učinkovit prometni sustav Europske unije jedna od važnijih stavki je povezati pomorske tokove preko Jadranskog mora s riječnim tokovima na Dunavu. Za to je potrebna brza i funkcionalna pruga. Najbolji primjer je Slovenija koja je već daleko odmakla razvojem Luke Kopar i povezivanjem s Budimpeštom pomoću željezničke pruge. Zbog razvojnih rješenja danas je Luka Kopar daleko ispred prirodno bolje pozicionirane Luke Rijeka.

U Hrvatskoj se na velika zvona priča o izgradnji dvokolosiječne nizinske pruge Rijeka - Zagreb - Koprivnica - državna granica i dalje prema Budimpešti.

Nažalost mi smo krenuli naopake i krenuli od sjevera prema jugu te zapeli kod Križevaca. Loša realizacija projekta izgradnje drugog kolosijeka Dugo Selo - Križevci u velikoj mjeri je smanjila konkurentnost ovog pravca u odnosu na pravac od Kopra do Budimpešte. Još je još žalosnije, sve više se priča da je glavna relacija državna granica s Mađarskom - Koprivnica - Zagreb - Savski Marof - državna granica sa Slovenijom. Ako se to obistini onda će i naš dio ovog pravca tokove roba usmjeravati prema Luci Kopar.

Rijeka - Vukovar

Ono što je najzanimljivije je to da imamo izravnu vezu (bez graničnih prijelaza) između Jadranskog mora i rijeke Dunav i to ne prepoznajemo. Izgradnja funkcionalne elektrificirane dvokolosiječne pruge Rijeka - Vukovar u duljini od nekih 400 kilometara je najkraće i najoptimalnije rješenje. To je relacija u koju ulaze i čvorovi Zagreb i Vinkovci te Sisak i Slavonski Brod sa svojim vezama prema rijeći Savi. Iz Siska se pruga dalje odvaja i prema susjednoj BiH što bi omogućilo revitalizaciju Unske pruge. Obnova te pruge bi imala višegodišnji pozitivni značaj i u gospodarskoj i u političkoj suradnji između RH i BiH.

Vinkovci su i dalje čvoriste koje je važno za razvoj koridora Vc te povezivanje Jadranskog mora i Dunava preko Luke Ploče.

U konačnici ta bi pruga bila podrška izgradnji Mediteranskog pravca Rijeka - Zagreb - Budimpešta, ali i

bivšeg koridora X (Ljubljana - Zagreb - Beograd). Od Vinkovaca do Tovarnika pruga je već obnovljena tako da bi najvažnije sada bilo obnoviti obje relacije pruge Zagreb - Novska (i pravac preko Kutine i pravac preko Siska).

Slavonska vrata

Jadranska vrata postoje već dugi niz godina ali bi zato trebalo početi razmišljati o Slavonskim vratima. Hrvatska je granična država Europske unije prema Srbiji i BiH koje su tek u postupku ulaska. Zbog toga je to granično područje izuzetno osjetljivo i podložno nizu povećanih aktivnosti i nepravilnosti u radu. Najbolji primjer su česti pokušaji šverca s izbjeglicama koji se pokušavaju domaći razvijenih zemalja Zapadne Europe. Slavonska vrata trebaju biti jaki logistički centar koji će učinkovito povezati sve logističke i prometne podsustave u Istočnoj Slavoniji. Tu definitivno ulazi i Luka Vukovar.

Zaključno

Izgradnja funkcionalne elektrificirane dvokolosiječne pruge Rijeka - Vukovar ne samo da bi na učinkovit način povezala pomorske i riječne prometne tokove od Jadranskog mora do Dunava već bi imala i višestruku korist za Hrvatsku. Ta bi pruga:

- postala kralježnica Republike Hrvatske
- potakla gospodarski razvoj Republike Hrvatske
- potakla demografski razvoj Republike Hrvatske
- poboljšala nacionalnu sigurnost Republike Hrvatske u graničnim područjima
- potakla razvoj suradnje sa susjednim zemljama, osobito s Bosnom i Hercegovinom koja bez uređenog prometnog sustava RH nema mogućnosti svojeg razvoja prema zemljama Europske unije.





izv. prof. dr. sc. Borna Abramović

Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu

POLITIKA MINIMALNOG PAKETA ŠTETNA JE ŽELJEZNICI U RH

RAZGOVARAO: Anto Iličić

FOTO: Mario Grbešić



Doktore, lijepo vas pozdravljamo u ovom našem skromnom studiju, želeći razgovarati o jednoj za nas izuzetnoj temi a to su na pristojbe na željeznicama u Hrvatskoj. Za uvod bi željeli da nam kažete i da se razjasni, upravljanje željezničkom infrastrukturom je od javnog interesa želeći da nam pobliže ocrstate što je to javni interes?

Dobar dan svima, hvala što ste me

pozvali. Evo možda na početku da se dotaknemo tih pristojbi prije nego što počnemo pričati o pristojbi ja bih skrenuo pozornost da se zakon o željeznici a kasnije i svi akti koji su došli koristi izraz naknada a zapravo bi trebalo koristiti izraz pristojba. Dakle, u čemu je razlika? Nije to samo zvučna finesa, pristojba označava propisani iznos koji se plaća za nekakav posao ili uslugu. Naknada je protuvrijednost koja se dobiva za nešto što je oštećeno, izgubljeno ili zamijenjeno, stoga bih rekao da

bi mi našim prijevoznicima trebali naplaćivati pristojbu za korištenje željezničke infrastrukture jer mi njima nudimo određenu uslugu za to što nam plaćaju pristojbu. Nikako ne bi pristao na ovu riječ „naknada“ jer ispada da oni nama oštećuju infrastrukturu, čine je neispravnom i zamjenjuju infrastrukturu. Dakle, trebamo koristiti riječ pristojba. Interesantno je, kako imamo određene uredbe i direktive, da se u uredbama koristi riječ pristojba ali mi smo u zakonu i ostalim aktima napisali to kao naknada što bi svakako trebali promijeniti. Što se tiče te pristojbe ona je vrlo intenzivna u posljednjih petnaestak godina na području europske unije gdje je to praktički jedini doticaj između upravitelja infrastrukture i prijevoznika i oni preko te pristojbe zapravo komuniciraju. Glavni razlog uvođenja pristojbi je taj da se otvoriti tržište. Dakle, mi hoćemo sa jedne strane da željeznički prijevoznici što više koriste željezničku infrastrukturu, a s druge strane bi htjeli da upravitelj željezničke infrastrukture naplati sebi određeni dio novaca za tu uslugu koju pruža željezničkim prijevoznicima. Kao što sam rekao EU funkcioniра na principu direktiva i uredbi pa bi za početak, tako da kasnije imamo više za raspravljati, citirao iz direktive 2012/34 koja kaže jednu vrlo zanimljivu rečenicu: „Poticanje optimalnog korištenja željezničke infrastrukture dovest će do smanjenja troškova prijevoza u društvu.“ Dakle, ja bih tu rekao da imamo smanjenje troškova prijevoza u društvu. To znači da ta naša pristojba nije tako beznačajna, nije to tako nešto nebitno. Zapravo se njome treba ozbiljno pozabaviti jer ona ima širi utjecaj na gospodarstvo a onda preko gospodarstva i na naše

društvo. Ima još jedan citat koji je meni također zgodan a kaže ovako: „Programi ubiranja pristojbi trebaju željezničkim prijevoznicima pružiti jasne i dosljedne tržišne pokazatelje koje treba usmjeravati na donošenje razumnih odluka“. Dakle, što bi to onda značilo kad bi mi to prepričali našim jezikom? Oni kad čitaju dokument koji se zove izvješće o mreži morali bi imati želju korištenja naše željezničke infrastrukture, ona mora biti tako napisana da zapravo željeznički prijevoznici sami traže da ulaze na naše tržište. Na kraju možda i zadnji citat: „Pristojba za minimalni pristupni paket za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte određuje se na razini troška koji je stvarno nastao zbog pružanja željezničke usluge.“ Dakle, tu povezujemo i taj ekonomski aspekt poslovanja, mi moramo naplatiti tu uslugu, naravno razumno je naplatiti, ne potplatiti ili preplatiti.

Znači, jasno je da upravitelj infrastrukture kroz pristojbe za pristup infrastrukturi i dodatnim uslugama podmiruje svoje rashode?

Točno, da.

Na što se sve odnose pristojbe u željezničkom sektoru?

Dakle, kao što sam rekao ta uredba propisuje četiri osnovna paketa. Pošto je željeznički sektor vrlo složeni sektor i ne može se onako odokativno tumačiti bilo je potrebno odrediti što će ta pristojba sadržavati. Tako su smislili minimalni pristupni paket. Možda je ovako najjednostavnije objasniti: to nam je ono što trebamo da vlak priđe od točke A do točke B; to je nešto minimalno što nam treba. E, sad, postoji nešto što se zove pristup uslužnim objektima, odnosno uslugama koje pružaju ti uslužni objekti. Dobar primjer nam je namirivanje gorivom dizel lokomotiva. Ne možemo mi tu u Zagrebu na prvi peron dovesti cisternu s gorivom i izdavati gorivo na peron. Zatim postoji i treći paket usluga a to su dodatne usluge. Tim dodatnim uslugama pripada električna energija,

također tu pripada i predgrijavanje putničkih garnitura, tu pripadaju i ugovori za neke izvanredne pošiljke ili posebne tvari. I četvrti paket to su takozvane prateće usluge. Tu sam naziv kaže da su to usluge koje prate sve što vlakovi trebaju. Tu pripada neka telekomunikacijska mreža, pružanje nekih dodatnih informacija, može pripadati tehnički pregled vlakova, može biti izdavanje karata u putničkom prometu; dakle tu spadaju sve usluge koje nisu nužne za kretanje vlaka ali se mogu ponuditi prijevozniku kao neka usluga. Dakle, to je paket tih četiriju usluga. To je paket usluga i svaki bi upravitelj infrastrukture kroz izvješće o mreži morao definirati sva ta četiri paketa, odnosno što će pružati u sva ta četiri paketa i reći koliko će novaca on za to naplatiti. Tako da prijevoznici, a

što je jeko lijepo napisano u direktivi imaju jasnu, čistu, nedvosmislenu informaciju kako će koristiti tu željezničku infrastrukturu.
Da bi vidjeli jesmo li dobro postavili pristojbe kroz Izvješće o mreži postoje metode da se usporedimo s okruženjem. Nadamo da su se usporedivali s boljima. Nije logično da se uspoređujemo s lošima. Da li vam je poznato je li HŽ Infrastruktura ili netko drugi radio takvu usporedbu?

Da, ovo što vi govorite naziva se benchmarking koji je inače smisljen u Japanu u Toyoti, jer su htjeli postati bolji od drugih. Toyota je danas jedna od boljih kompanija, jer su polazili od toga da nisu tako dobri pa su izmislili metodu uspoređivanja s boljim o sebe. Zato bi to trebao biti svakodnevni



BROJ 82 STUDENI 2018.



posao prilikom izrade, kontrole i provedbe izvješća o mreži, odnosno onog dijela koji govori o pristojbama za željezničku infrastrukturu. Koliko ja znam bilo je nekih kalkulacija ali opet, koliko je meni poznato, da je HAKOM dosta radio na tim usporedbama pa je na nekoliko i okruglih stolova prezentirao rezultate svojih usporedaba s okruženjem i iz Europe. Postoje i odredena izvješća i Europske komisije koja prati kako se ponaša tržište u Europi pa onda oni rade spomenute benchmarkinge. Rekao bih da nam je najveći problem nacionalni pogled na to i trebalo bi biti svakodnevni posao, dakle posao koji bi morali odraditi s ciljem da naše pristojbe približimo i prilagodimo okruženju, jer nismo sami. S druge strane da pokušamo maksimalno iskoristiti kapacitete koje imamo. Ne da imamo da nam prođe jedan vlak dnevno a može ih recimo proći dvadeset pa je bolje naplatiti za dvadeset vlakova nego za jedan vlak. Zato bih rekao da je taj benchmarking nužan za korištenje i svakako ga treba svakodnevno koristiti.
Obzirom da vi poznajete okruženje, pokušamo vidjeti kako su se postavili u susjednim zemljama. Krenimo od Slovenije Hoćete li u kratkim crtama predstaviti slovenske pristojbe.
 Što se tiče pristojbi svakoj članici EU je ostavljena sloboda da kreira vlastiti model. Zato što je svaka željezница koliko jednaka, toliko je i različita od druge, što znači da kada vi radite pristojbe morate imati tu nacionalnu komponentu u stvaranju tih pristojbi. Naravno da postoje i ograničenja u prije spomenutim direktivama i uredbi 909 iz 2015. godine koja nam kaže kako smijemo raditi te pristojbe. Tu bih samo rekao da su sve te zemlje koristile i direktivu i uredbu, bez obzira što imaju svoj model. Tumačenje i direktive i uredbe mora biti jednak. Recimo da ta uredba propisuje dva osnova modela kako da izračunamo direktni trošak, odnosno kako da izračunamo kolika ta pristojba mora biti. Kad uzmem Sloveniju njihove pristojbe vrlo su jednostavne za korištenje. Oni imaju multiplikativni model. Dakle, imate koeficijente koje ubacite i dobijete neko rješenje. S druge strane oni su svoju mrežu podijelili na dvije vrste pruga i to na međunarodne i regionalne pruge. Oni vode jednu jednostavnu politiku i određene pristojbe koje smiju naplaćivati oni ne naplaćuju. Zašto to oni rede? Ne da oni neće novce, nego je trik u tome da oni znaju da će možda izgubiti novce ako počnu to naplaćivati a s druge strane za neku drugu uslugu bi mogli dobiti. Zato oni, što se tiče pristupa tim objektima, nisu naplaćivali tu pristojbu i prema novom Izvješću o mreži još uvjek ne planiraju to napraviti. Dakle, hoće što više iskoristiti kapacitete svoje mreže a ovo nude kao dodatnu uslugu da se ljudi mogu osloniti da neće putem zapeti. Moramo biti svjesni i činjenice da je 90 % teretnog prometa međunarodni jer su na vrlo prometnom pravcu i veliki broj je operatera i naravno da im je u interesu da svi operateri koriste jednako njihovu infrastrukturu pa ako svaki ostavi po 10 kn od njih 10 već imamo 100 kn. Pa bolje je imati tih 100 kn nego ništa. Zato od njih možemo dosta naučiti.

BROJ 82 STUDENI 2018.

Rado bi saznali kako su se u Austriji, u kojoj je vrlo razvijena željezница, postavili po tom pitanju.

Austrija je jako interesantna zato što jer je zapravo između zapada i istoka pa smo kroz povijest bili i jedno vrijeme u zajedničkoj državi, pa su nam i neke mentalne stvari jednake. Austrijanci su išli za time da što je moguće olakšaju način izračuna s time da su kombinirali s plusom i minusom. Dakle, neke stvari su rješavali preko koeficijenata a neke stvari su rješavali kao dodatak, no ono što jedini imaju u Europi imaju minuse u formuli. Minusi su za sabirne vlakove i mislim da je to jako dobro rješenje. Kad su radili analizu na svojoj mreži, dakle opet nekakav benchmarking, uvidjeli su da ako će početi naplaćivati sabirne vlakove u nekom će trenutku ti vlakovi prestati prometovati. Dalje su računali da ipak ti sabirni vlakovi u nekim ranžirnim kolodvorima postaju dio direktnog vlaka, što znači da će onda pasti indirektno i broj direktnih vlakova. Zaključili su da je njima bolje dati popust da se voze sabirni vlakovi, jer će u konačnoj matematici biti u plusu. Mislim da je Austrija jedina zemlja u EU koja je shvatila da sabirni vlakovi moraju preživjeti i da nije dobar put ukidanja sabirnih vlakova. Na žalost, druge zemlje u okruženju ili nisu reagirale ili su se pravile da ne treba reagirati. Zato se može vidjeti po statistici da broj sabirnih vlakova pada. Ne smijemo se tu zavaravati; ako pada broj sabirnih vlakova, raste cestovni promet. Dakle, mi direktno prepustamo promet našoj konkurenciji. Mislim da je taj austrijski model jako, jako dobar model i oni su tu još jednu stvar napravili: oni u jedan od paketa uključuju i manevarski rad. Oni su na svojoj mreži procijenili da je bolje da manevarski rad daje upravitelj infrastrukture, jer ga na taj način mogu kontrolirati, a to je inače jako bitna stvar. S druge strane mogu biti sigurni da će na mreži biti svi vlakovi

za koje oni mogu pouzdano tvrditi da su sigurni.

To je vrlo zanimljiv način pristupa ovom rješenju o kojem smo mi pokušali u nekoliko navrata upozoriti Upravu HŽ Infrastrukture i Ministarstvo, ali kod nas se politika zadržala na ovom minimalnom paketu. Kao što ste rekli, u zajedničkoj državi smo živjeli s Austrijancima, ali i s Mađarima. Gledate pristojbi Mađari su drukčiji od Austrijanaca.

Da, Mađari su značajno drugačiji i vidi se da tu postoje velike razlike. Zato je država u jednom trenutku i promjenila ime, pa je postala Austro - Ugarska. Mađari imaju jedan od rijetkih sustava koji ima fiksni i varijabilni dio naplate. Pošto znaju da su na sjecištu putova, dakle jug - sjever, istok - zapad, oni taj položaj čuvaju. Ako bi jako liberalno pristupili pristojbama, moglo bi im se dogoditi da ih se zaobiđe. I onda su se oni odlučili za jedan drukčiji pristup. Reklis su otprikljike ovako: kada mi konstruiramo vozni red, mi ćemo napraviti fiksni iznos pristojbi koji će platiti svatko tko hoće biti u voznom redu. Zapravo su se na taj način zaštitili da se ne zauzimaju trase vlakova koje neće biti korištene, jer bi im se formalno moglo dogoditi da se proda cijeli kapacitet, a da ne bude iskorišten. Onda su kroz varijabilni paket naplatili razliku koja treba da vlak stvarno vozi. Mislim da je taj mađarski model vrlo interesantan, baš zato što je to napravljen tako dvo etapno i kao takav rijedak je u Europi. Mislim da su trenutno svi napustili takav način s fiksnim i varijabilnim dijelom. Mađari na ovaj način potiču da onaj tko je zauzeo vozni red, da ga i koristi. Mislim da je to jako dobro i ono što je još jako dobro je to da oni imaju set usluga. Praktično nema usluge koju oni kao upravitelj infrastrukture ne nude drugim željezničkim prijevoznicima. Tu su se jako tržišno koncentrirali.



Ovdje možda treba konkretizirati; znači prijevoznik plati određeni fiksni iznos da bi mogao koristiti trase vlakova iz voznog reda. Taj fiksni iznos nije ograničen brojem vlakova?

Ne, prijevoznik za svaki vlak mora platiti fiksni iznos. Jer, što je problem? Njima se može dogoditi slijedeća stvar, ako uspoređujemo s Hrvatskom: mi i oni smo konkurenti na pravcu istok - zapad i može se dogoditi da neki hrvatski prijevoznik zakupi hrpu kapaciteta istok - zapad i ne koristi ih, a zapravo vlakove preusmjeri kroz Hrvatsku. Na taj način su se oni zaštitili. Isti problem oni imaju na pravcu sjever - jug, jer s lijeve strane imaju Austriju, a s desne strane Rumunjsku, tako da su oni morali napraviti nekakvu zaštitu. Naravno, tu je jako bitno da je sve to u skladu s direktivom i uredbom. Dakle, oni ne rade ništa protuzakonito.

Imamo primjer još dvije zemlje iz srednje Europe, a to su Česka i Slovačka. Pokušajmo vidjeti kako se Česka postavila s pristojbama prema željezničkim prijevoznicima. Česka je, ja bih rekao, dosta željezničarski „obojena“ zemlja i oni jako puno ulažu u željeznicu. U zadnjih 15-ak godina po tome su među prvima ako gledamo broj stanovnika i bogatstvo zemlje. Oni vrlo ozbiljno gledaju na te pristojbe, jer imaju sličnu situaciju kao Mađari da se nalaze na sredini nekih putova, pogotovo Austrija - Njemačka i Njemačka - Austrija, tako da onda moraju paziti kako će kreirati te pristojbe. S druge strane Česka tradicionalno vozi velike količine rudače. Na istoku zemlje, točnije u Šleziji, postoje veliki rudnici iz kojih oni imaju velike prijevoze rude. Zbog toga su morali uzeti sve te parametre u obzir. Česka je interesantna i zbog

toga što je liberalizirala i daljinski putnički prijevoz, tako da je morala i u putničkom dijelu pristojbi napraviti određene ustupke da bi tržišno bili interesantni. Zanimljivo je da su dozvolili liberalizaciju samo međugradskih linija, dok su sve regionalne linije stavili pod PSO ugovore. To je jedan vrlo zgodan koncept i tome su onda prilagodili i te pristojbe. Oni isto pokušavaju ponuditi što veći broj usluga prijevoznicima. Tu bih još naglasio da imaju i vrhunski informacijski sustav, tako da ni jedan prijevoznik nema svoj sustav, već koristi njihov, jer za relativno malo novca dobiju kvalitetu. Tu je s jedne strane infrastruktura napravila posao za svoje ljude u informatici, dakle rade nešto što inače znaju raditi, a s druge strane prijevoznik ne troši svoje resurse da bi radio neka nova programska rješenja.

A Slovačka?

Pa, Slovačka je vrlo slična Češkoj. Oni su bili u istoj državi, pa onda jedni druge prate. Kod Slovaka je nešto slično kao kod Slovenaca; Slovaci su se odlučili za te neke koeficijente. Slovačka pristojba nije jednostavna, odnosno malo je složenija. Oni su imali problem da su naslonjeni na Ukrajinu, a Ukrajina je naslonjena na Rusiju, pa su onda morali pripaziti kako će ti tranzitni putovi ići i zato ima puno koeficijenata. Na „prvu“ nije baš jednostavno pročitati njihovu pristojbu, ali isto nude sva 4 paketa i sve 4 usluge. Ponašali su se slično kao Česi da budu na usluzi prijevoznicima što je moguće više, tako da onda cijela mreža zapravo funkcioniра.

Tko se osim Hrvatske odlučio samo za minimalni paket?

Nitko. Minimalni paket - zato se tako i zove - ako hoćemo postići nešto u životu, nećemo kroz život ići „minimalno“. Ideja je da imamo „lepezu“ uslugu koje pružamo,

jer zapravo sve te usluge HŽ Infrastruktura i pruža. Nema potrebe da mi ukidamo nešto što znamo raditi, već to trebamo samo znati adekvatno naplatiti.

Mogu reći, prateći izvješća o mreži kroz nekoliko zadnjih godina do ovog koje će važiti za 2019. godinu, da je HŽ Infrastruktura smanjivala ponudu usluga na minimalni paket. Znači, sve što je mogla, odbila je od sebe. To je otrprilike današnja „filozofija“: nudimo samo minimalni paket usluga. Sada je u tijeku uništavanje ranžirnih i ostalih kolodvora koji imaju te kapacitete kroz ne pružanje usluga u istima. Znači, vi imate objekt koji se zove ranžirni kolodvor ili objekt za vaganje ali vi nemate ljudi koji će to raditi. Prijevozniče, ako želiš vagati ili ranžirati vlak zaposli si ljudi. Ja bi Vas molio da se razgovorimo o cjeni pristojbe po vlak/kilometru. Kako se HŽ Infra ponaša u tom okruženju?

Mi smo 2015. radili dosta detaljan benchmarking. Ideja je bila da pogledamo tranzitne koridore, dakle da ne gledamo nacionalni promet nego tranzitne koridore i to u zemljama u našem okruženju. Tu smo onda uzeli Hrvatsku, Mađarsku, Sloveniju, Češku, Slovačku i Austriju, uzeli smo koridore koji su zapravo međunarodni. U Hrvatskoj smo uzeli Rijeka - Koprivnica i Savski Marof - Tovarnik, u Mađarskoj smo uzeli Gyekenyes - Zahony, u Sloveniji Koper - Hodoš i Jesenice - Dobova, u Češkoj Ostrava - Breclav itd, u svakoj državi po dva koridora i napravili smo kalkulaciju da smo sve vlakove izjednačili po masi, rekli smo da nam bruto masa vlaka bude 1300 tona tako da parametri za kalkulaciju budu uvijek isti s time da se uvijek radi o kontejnerskom vlaku i da je vuča sa elektro lokomotivom. Na

nekim dionicama ima dizel vuče pa smo radili ispravak, recimo po Mađarskoj ali sa tim ispravkom podaci mogu biti usporedivi. Iznenadilo nas je da po toj kalkulaciji, kada gledamo te tranzitne puteve, da smo mi ispali najskuplji, i prema kriteriju vlak/kilometara i prema kriteriju bruto tonskih kilometara. Ja sam očekivao da će Austria biti najskuplja, ipak su bogatiji, bolja je kvaliteta infrastrukture, drugačije je tamo organizirana industrija a što me još više iznenadilo da su najjeftinije ispale Slovenija i Češka. Očito su oni to jako dobro kalkulirali, tj. računali su šta hoće postići na svojoj infrastrukturni. Sam taj iznos nije presudan ako imamo dovoljno prometa. Ako ćemo mi povećavati pristojbu za malo prometa onda si radimo štetu. Ideja je da mi imamo relativno normalnu pristojbu i da skupimo neku normalnu količinu novaca ali da nam promet raste jer se i u Sloveniji i Češkoj bilježi rast prometa. I u Austriji se bilježi rast prometa. Moramo nači jedan optimalan model iznosa pristojbe da ispunimo kapacitet naše željezničke infrastrukture jer mislim da je naša pristojba skupa i relativno loše ju koristimo a mi se moramo koncentrirati na bolje korištenje pa onda možemo ići u smjeru da će nam ta cijena pasti i time ćemo postat konkurentni, to je ono najbitnije, moramo biti konkurentni. Ako gledamo pravac Koper - srednja Europa, Rijeka - srednja Europa, na tom pravcu mi sigurno moramo biti konkurentniji od njih, naravno ne da budemo u minusu ali sa razumnom upotrebot željezničke infrastrukture trebamo postići razumno cijenu i onda dovodimo razuman broj vlakova na prugu.

Sad kada smo saznali što se dobro radi u okruženju, pokušajmo saznati kako stoji naša priča sa pristojbama. Da li politika koja je ugrađena u izmijenjeni Zakon o željeznicama i u Zakon o sigurnosti svodi željeznicu praktički na



slučajne prijevoze?

Sada je baš iz javnog savjetovanja izšao novi načrt Zakona o željeznicama, trenutno je u izradi novi zakon o sigurnosti i interoperabilnosti koji smo dužni napraviti, pošto je došao na snagu IV. željeznički paket i imamo neko prijelazno razdoblje do sredine sljedeće godine te se moramo uskladiti sa EU. Zakon samo čini jednu bazu, s time da moramo biti realni da zakon što se tiče pristojbi se samo transponira, mi doslovce kopiramo što pišu u direktivi o pristojbama i ugradimo kod nas. Mi imamo neke slobode da možda nešto pomaknemo iz minimalnog paketa u dodatni paket, prateće usluge u dodatne usluge ili u pristup infrastrukturom, možemo raditi neke korekcije uz dodatna objašnjenja. Mislim da će zakon jako dobro definirati da upravljanje infrastrukturom može pružati sve te usluge. Zakon neće biti ograničavajući parametar za izradu Izvješća o mreži. Kad govorimo o upravitelju infrastrukture, direktiva je takođe definirala tko je upravitelj infrastrukture: „*To je tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu, upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture uključujući upravljanje prometom, prometno upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavom. Uloga upravitelja infrastrukture na mreži i dijelu mreže može biti dodijeljena različitim poduzećima.*“ Na ovaj prvi dio bi se ja koncentrirao, to je jako dobro napisano i to je smisao upravitelja infrastrukture. Dakle on upravlja prometom i brine se da se taj promet odvija na siguran način odnosno brine se o održavanju. To je jako dobro napisano! Zapravo je smisao upravitelja infrastrukture, da on upravlja prometom i brine se da se taj promet odvija na siguran način, odnosno brine se o održavanju. Mislim da je to glavna osnovca da se izgradi dobro izvješće o mreži. Dakle da naši prijevoznici iz toga izvješća

o mreži mogu vidjeti da je to jedan siguran sustav, da je razumljivo kako se koristi i da onda svoje prijevoze mogu usmjeriti k nama.

Čini se da je upravitelj infrastrukture danas u Hrvatskoj postavljen upravo suprotno, znači ne za organizaciju i pružanje usluga nego za građenje, je li taj dojam krivi?

Moram iskreno reći da i ja imam takav dojam da se malo previše bavimo građenjem, a premalo održavanjem i upravljanjem prometom. Zapravo bih rekao da smo tu možda u nekom trenutku napravili nekakav krivi korak. Dakle, jasno je bilo da će EU dati veliku količinu novca za željeznicu. Prema nekim najavama u sljedećem finansijskom razdoblju od novaca koje će RH dobiti za promet oni su prognozirali da 90% moramo potrošiti na željeznicu. Dakle, to je jako dobro i pozitivno. Mi ne smijemo zaboraviti osnovnu djelatnost kojom se bavimo. Dakle, to što ćemo mi dobiti novce za gradnju novih i modernizaciju sadašnjih pruga, gradnju terminala, kolodvora i sl. to ne znači da moramo zaboraviti upravljanje prometom i da moramo zaboraviti signalno-sigurnosne uređaje, prometno upravljačke uređaje odnosno globalno održavanje postojeće željezničke infrastrukture. Nije sada naša ideja da mi napravimo pet pruga s novcima iz EU, a da nam ostalih dvadeset pruga propadne. Ideja je da paralelno, ako smo za neke pruge već dobili formalno novce iz EU, onda za neke druge pruge možemo koristiti naša nacionalna sredstva. Mi željeznicu moramo gledati kao sustav, željezница nije jedna pruga, jedan kolodvor. Željezница je „n“ kolodvora sa „n“ pruga i onda mi imamo jedan željeznički sustav. Ja bih rekao da upravitelj infrastrukture mora intenzivno raditi na tom održavanju, održavanje mora niti besprijekorno i upravo je to upravljanje prometom. Jer ako sam ja željeznički prijevoznik i kada meni netko kaže: „ja ću ti za pet godina sagraditi željezničku

prugu", to je meni super, ali ja vam danas moram radnike platiti, a ne za pet godina, što znači da ja danas moram voziti robu ili putnike kako bih skupio novce da platim radnicima koji rade kod mene kao prijevoznika.

Kako je to jednostavno kada Vi to ispričate, ali živimo drugačiju željeznicu u RH. Koristim priliku pitati Vas nešto i o vezi pristojbe sa zaštitom okoliša. Događanam se da dizel vuče tamo gdje imamo kontaktну mrežu ili sigurnost. Imamo pruge koje su na žgance, imamo pruge koje su sa super opremom i to je različita sigurnost. Da li se to kroz pristojbe negdje u okruženju odražava?

Ja mislim da smo mi to totalno zanemarili. Ja sam osobnog stanovišta da ako dizel ide pod elektrificiranu prugu, ja bih mu to naplatio kao da je bila elektro-lokomotiva. To je iz slijedećeg stanovišta, prvo zaštita

okoliš. Svi mi pričamo da moramo smanjiti misiju CO₂, okrenuti se alternativnim izvorima goriva i tako dalje, a zapravo onda mi imamo recimo 36% elektrificirane mreže i onda bez ikakvog problema puštamo da nam dizel vlakovi voze ispod kontaktne mreže. Kad bih rekao da oni mogu voziti, nema nikakvih problema ali onda neka plate kao da su trošili struju. Zašto je to sada bitno? Zato što s druge strane taj upravitelj infrastrukture mora održavati ta postrojenja, tamo imate nekakve EVP, PSE, CDU, postoji cijeli niz službi koje rade intenzivno da taj sustav funkcioniра, sustav električne vuče ne ide sam po sebi i sada mi s druge strane puštamo dizel vlakove da nam voze kroz taj sustav, a trošimo novce na održavanje tog sustava. Tu bi svakako morao biti ugrađen bonus-malus sustav, s tim da je to dozvoljeno, dakle to nije sada nešto: „Evo ja imam ideju“, dakle to je potpuno legalno jer zapravo vi tako rješavate dva problema. Prvi problem

je da rješavate iskorištenje kapaciteta jer vi koristite to, a s druge strane vi rješavate ekologiju, vi zapravo indirektno potičete prijevoznike da tamo gdje god mogu upravo koriste elektro-lokomotive.

Imamo još jedan problem koji se očituje u nepostojanju kataloga željezničkih kolodvora, a kada nema kataloga onda nema ni pristojbe koja se spušta na tu razinu da znamo o čemu se radi.

Da, što se tiče tih željezničkih kolodvora, u Europi su najdalje otišli Švicarci iako oni formalno nisu u EU. Oni su se dogovorili s EU da će u željezničkom prometu koristiti sve uredbe i direktive koje oni mogu primijeniti na svome teritoriju pa tako oni primjenjuju pristojbu za željezničku infrastrukturu u potpunosti jednako kao da su članica EU i prvi su se dosjetili ili su nekako imali osjećaj da je jako bitno kako izgledaju kolodvori, stajališta,



ranžirni kolodvori, čvorovi i oni su tako detaljno napravili listu kategorija koliko koji kolodvor zapravo vrijedi prema usluzi koju pruža da li putnicima ili robi. Dakle, nije bitno kome pruža tu uslugu i onda su napravili nekakav cjenik. Moram reći da recimo mi u Hrvatskoj imamo vrlo slikovitu situaciju što se tiče tih naših službenih mjesta. Meni je uvijek fascinantno kada dođem u kolodvor Sesvete. On ima prometne uredene površine što god to značilo. Dakle, možemo sada čitati u zakonu kako će nam to protumačiti ali je žalosno zapravo da na onaj interval vlakova, a skoro idu na deset minuta, mi ne možemo imati peron za te ljudе koji tamo dođu, ljudi se ne mogu sakriti od kiše, nemaju gdje popiti kavu. Mislim da je to jako upitno možemo li to zvati kolodvorom ako taj korisnik koji tamo dođe zapravo hupsa preko tih pruga, može i pasti i putnici često padaju. Ima onaj mali uski prolaz ako dođu dva vlaka iz kontra smjera, onda prometnik vlakova mora paziti da mu slučajno netko

ne podleti pod vlak. Dakle tu imamo niz pitanja, a zapravo se samo radi o tome da se to službeno mjesto mora dovesti u situaciju prema trenutnoj potražnji, odnosno prema onome što mi hoćemo ponuditi željezničkom prijevozniku i našem putniku. Naš putnik na HŽ Infrastrukturu ne gleda kao na HŽ Infrastrukturu, on to gleda kao željeznicu, nit on gleda HŽPP kao HŽPP nego on to gleda kao željeznicu. On ne radi razlike između toga. I mislim da bi tu trebalo napraviti jednu dobru analizu na kojim službenim mjestima moraju ići značajna ulaganja u cilju povećanja kvalitete, a koja službena mjesta su možda dobra ali da zadrže razinu kvalitete. Dakle, po mome sudu, to mora biti dosta jasno propisano.

I po našemu, tu se slažemo ali nekako nije bilo odjeka. Uredivale su se te površine i u Zapadnom kolodvoru i u Dugom Selu i Sesvetama, preko kojih smo zapravo doveli ogroman broj korisnika u opasnost i to nije

dobro ali nadamo se da će se riješiti...

Može li pristojba poticati javni prijevoz putnika?

Da, to je već recimo vruća tema zadnjih par mjeseci u Hrvatskoj. Dakle integrirani prijevoz putnika. Meni je draga da smo mi u Hrvatskoj uspjeli javno progovoriti da moramo imati integrirani prijevoz putnika. Ja se uvijek volim sjetiti svog prvog predavanja na tu temu, bilo je 2010. godine u Čakovcu. Nije bilo nešto ni puno ljudi na tom predavanju ali evo dobro je, nakon 8 godina pričaju ljudi o tome, što znači da smo ipak napravili neki pomak. Dakle, ne treba odustati od dobre ideje, i zapravo ideja integriranog prijevoza putnika je da svaka prijevozna grana dā maksimalni doprinos tamo gdje može. Željezница ima sigurno jednu masovnost, redovitost, taktnost. Dakle, željezница ima veliki broj prednosti koje može ponuditi. E, sada, taj putnički prijevoz će obavljati neke kompanije. One, da bi obavljale taj prijevoz, moraju imati neku računicu, naravno da na kraju



dana moraju nešto zaraditi. I svakako je da ta pristojba može pomoći da se taj integrirani prijevoz intenzivira. Tu bi pogotovo dao naglasak na lokalne i regionalne pruge. Dakle, mi imamo krajeva u Hrvatskoj gdje se ljudi tradicionalno voze željeznicom. Možemo reći da u sjeverozapadnom dijelu Hrvatske ljudi već tradicionalno vole putovati željeznicom, što bi značilo možda kada bi malo spustili pristojbu možda bi taj prijevoznik mogao uvesti veći broj vlakova a oda u konačnici ćemo i mi više zaraditi ali i on će više zaraditi a putnici će u konačnici biti sretni i zadovoljni jer će im se povećati razina mobilnosti. Tako da pristojba možda nema direktni utjecaj na integrirani prijevoz putnika ali je svakako sastavni dio cijele te priče da uvedemo integrirani prijevoz putnika.

Dobro, hvala Vam za ovu dilemu koju smo razriješili. I sada nam je ostalo za kraj nešto što bi mogli ponuditi

kao zaključak za kraj razgovora o pristojbama koje se primjenjuju kod nas. Moj i naš zaključak je na osnovu ovoga svega što ste iznijeli da imamo prilično manjka u politici pristojbi koje smo ugradili u Izvješće o mreži, odnosno u prijevoznu politiku željeznica u Hrvatskoj.

Pa da! Ja bih rekao da je po ljudskoj prirodi uvijek lakše ići linijom lakšeg otpora, ali u konačnici to nije dobro. Pošto znamo da to nije dobro onda moramo naći načine da krenemo u dobrom smjeru. Ja bih tu istaknuo samo neke bitne stavke:

Prvo, kad radimo pristojbu, moramo raditi jednostavnu pristojbu, da svaki naš potencijalni korisnik može razumjeti o čemu se radi.

Druga stvar, mora biti transparentna. Ako pročitamo nešto i ako je to ista rečenica, ne može se dogoditi da vi i ja različito tumačimo istu rečenicu. Dakle to mora biti vrlo transparentno.

Treća stvar je, mora biti nepristrano. Dakle, ne smije biti da pristojba, zato što netko ima deset vlakova, njemu naklonjenija nego nekomu koji ima dva vlaka. Pa nema veze jer možda on ne želi voziti više od dva vlaka, ali onda trebamo biti nepristrani.

I jako bitna stvar je da pristojba mora biti ovisna o troškovima. Zašto mora biti ovisna o troškovima? Zato što naši željeznički operateri, pogotovo u teretnom prijevozu, oni voze po Hrvatskoj ali voze i po drugim zemljama, tako da se oni putem susreću sa svim Izvješćima o mreži i onda oni imaju neke upitnike nad glavom, zašto kod nas plate toliko a tamo negdje plate toliko i to znači da mora biti nekakav dokaziv način koliko mi njemu to naplaćujemo. To je vrlo jasna stvar, da ta načela izračuna pristojbu budu jasna i da budu tako podešena da naš korisnik ima želju s nama raditi. Tako da ono što ste rekli,

jako bi loše bilo kada bi nudili samo minimalni pristupni paket. Ja bih čak

rekao da bi to onda vodilo zatvaranju željezničkog prometa, jer minimalni pristupni paket se i zove zato što je to minimum nečega što možemo imati ili kao što sam rekao ne trebamo ići na minimum trebamo ići na maksimum. Nije ideja da koristimo prugu što je manje moguće nego da je koristimo što je više moguće. Tako da bih ja još rekao, na primjer mi smo jedna od rijetkih željezničkih uprava koja na zajedničkom portalu RNE nemamo objavljene cijene. Dakle, vi ne možete za Hrvatsku izračunati cijenu iako je taj software potpuno otvoren i besplatan, ali za Hrvatsku nisu ubačeni podaci. Dakle, njima nitko nije poslao podatke. Tu nema nikakvih tajni. S druge strane, mi smo jedna od rijetkih upravitelja infrastrukture koji ne nudi gotovo softversko rješenje. Vi recimo sada možete otići na njemačke stranice, skinut će te nekakav mini software, koji čak možete instalirati i na mobitel i možete računati do mile volje što hoćete o pristojbama. Dakle, samo tehničke parametre morate uvesti, otkud do kud idu vlakovi i on će vama izbacivati cijene. I Čak

moe raditi i neobavezne ponude, koje vam može poslati na mail to što ste vi računali, tako da vi znate kako se to kreće. To hoću reći da morate biti okrenuti svojim korisnicima. I što je jako bitno, sva istraživanja o pristojbama su jako živa. Ove godine je u travnju bio veliki samit u Amsterdamu, gdje su bili predstavnici iz svih zemalja Europske unije. Moram reći mene je malo iznenadilo da sam iz Hrvatske bio jedini ja, s time da sam došao kao predstavnik Akademске zajednice. Moram reći da su sve druge zemlje, osim mojih kolega poslale i regulatore, agencije za sigurnost, prijevoznike, upravitelje infrastrukture a cijeli taj skup je organizirao upravitelj infrastrukture Nizozemske. I zapravo mi smo tamo dva dana vrlo žestoko raspravljali o pristojbama, i vidjeli smo da svi imamo slične probleme. Nismo mi tako daleko jedni od drugih. I zapravo je glavni zaključak tog skupa bio da moramo intenzivno raditi na istraživanjima jer nešto što je bilo prije godinu dana možda je tada prije godinu dana stvarno bilo dobro.

Ali danas možda je stvarno krivo. Dakle, mi stalno moramo pratiti što se događa. Možda je ovo umjesto zaključka. Ja volim citirati jednoga gospodina Stephena Dollara Juniora koji je rekao ovako: **tko hoće nađe način, tko neće nađe izgovor.** Dakle, mislim da rješenja uvijek možemo naći i to rješenja mogu biti pogodna i za jednu i za drugu stranu a ako hoćemo tražiti izgovore, dapaće uvijek možemo tražiti izgovore.

Znači tko hoće vjerojatno će moći naučiti puno iz ovoga razgovora a tko neće može naći izgovor kako nema vremena da ga posluša. Hvala Vam lijepo.

Hvala Vama, bilo mi je dragoo.





DENIS VUKOREPA
ravnatelj Lučke uprave Rijeka

PREMA 1.000.000 TEU

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Gospodine Vukorepa, lijepo Vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste pristali na ovaj razgovor. Vi ste nam vrlo značajna poveznica u kojoj želimo sazнати koliko će se Luka Rijeka u narednom periodu oslanjati na željeznicu. Da bi to saznavali moramo nešto znati i o riječkom prometnom pravcu, možete li nam za uvod reći koji su najveći problemi u dosadašnjem razvoju Riječkog prometnog pravca?

Razvoj jedne luke bez željeznice je apsolutno nemoguć. Željezница je uvijek kičma razvoja lučkog sustava, a poglavito ako govorimo o intermodalnom transportu. Kad govorimo o problemima, a nažalost u novijoj Hrvatskoj povijesti kada govorimo o sustavu ili željeznicu ili luke onda u pravilu govorimo o problemima, treba reći da su ti sustavi preživjeli svu ovu tranziciju i sve nedaće koje su se dešavale do sredine 90-tih godina. Baš zbog tih problema koji su nastali 90-tih zbog znanih događanja, čitav ovaj prostor je upao u zonu vrlo visokog rizika koji je tražio dodatna osiguranja i jednostavno, roba da bi izbjegla eventualne probleme pronašla je neke druge pravce. Međutim, dolaze svjetla vremena, ulaskom Hrvatske u EU imamo mogućnost povlačenja bespovratnih sredstava iz EU fondova i danas se odvijaju ogromni investicijski radovi na novoj ravniciarskoj pruzi Dugo Selo - mađarska granica i na razvoju infrastrukture riječke luke. U ovom trenutku u riječkoj luci je preko 150 milijuna eura već potpisanih i definiranih projekata koji su najvećim dijelom vezani uz razvoj infrastrukture u kojoj je najveći dio željezница. U tim projektima su HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka partneri.

To je za nas na željeznicu obećavajuće. Pogledajmo poziciju luke Rijeka kao jedne od četiri najznačajnije sjevernojadranske luke, kako se luka Rijeka nosi sa konkurenčijom Trsta, Venecije i najčešće Kopra? To je bila jedna neravnopravna borba, zbog svih onih događanja 90-tih, gdje su ostale luke na sjevernom Jadranu normalno se razvijale i imale podršku svojih Vlada. Imala je i Rijeka ali u tim okolnostima to je bilo puno teže. Dok smo se mi borili da preživimo, oni su se razvijali. Međutim, iako smo mi na neki način partneri, mi smo i velika konkurenčija. Danas smo ravnopravni, u Bruxellesu za istim stolom sjedimo i povlačimo sredstva, možda čak više nego oni. Rezultat svega toga će biti da u sljedeće tri godine kada se realiziraju svi ovi započeti projekti, govorimo o željeznicu, o željezničkoj infrastrukturi u riječkoj luci, o novom terminalu Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal, to je potpuno druga slika i mi se zaista vraćamo na početak 80-tih i kraj 70-tih kada je Rijeka bila perjanica prometnog sustava sjevernog Jadranu.

I mi znamo te legendarne priče o luci Rijeka kao najboljoj luci na sjevernom Jadranu po karakteristikama gaza i ostalog. Još nešto se događa u luci Rijeka a to je da ste postali logističko središte za istraživanje ugljikovodika na Jadranu, dali će to doprinijeti u dalnjem razvoju?

To je bila jedna opcija koja se nažalost nije realizirala, to je priča koja nije zaživjela.

A priča s poljskim koncesionarom ili operatorom

u luci Rijeka? Nedavno se u medijima pojavio napis kako je u nekakvima problemima i da će Vlada RH zaokrenuti priču u drugom smjeru?

Treba reći da na lučkom području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka za osnovnu djelatnost, odnosno pretovar imamo tri velika koncesionara, jedan je Janaf, drugi je AGCT i treći je Luka Rijeka d.d.. Janaf bilježi dobre rezultate, AGCT- operator na kontejnerskom terminalu Brajdica, također iz godine u godinu bilježi sve bolje rezultate. Međutim, mediji su izvijestili o određenim problemima u upravljanju sa Luka Rijeka d.d. Znači, strateški partner koji ima oko 25 % vlasništva u tvrtki, od 1. siječnja 2018. godine upravlja tvrtkom, a rezultati u ovih proteklih 10-tak mjeseci nisu onakvi kakvi su se očekivali. Tu je Vlada RH koja ima 25 % i tu su Fondovi koji ja vjerujem da će sjesti za stol zajedno s Poljskim partnerom i naći kvalitetnija rješenja za buduća razdoblja.

Onaj dio koji je nama poticaj za ovaj razgovor je Kineski projekt - Jedan pojas, jedan put. Kina je ogromnu količinu novaca osigurala, kažu više od 100 milijardi eura za razvoj toga puta čime je dala dobar zamah da se i u luci Rijeka zamisle kako se uključiti u to? Mi znamo da je Kina najveći izvoznik i da je tržište, ne samo EU već i globalno gledano, preplavljen kineskim proizvodima, a možemo reći i da je većina svjetske proizvodnje u Kini. Bez kineskih roba nema ni kontejnerskog prometa u lukama sjevernog Jadranu, među ostalima i Rijeke. Sigurno da je dobivanje natječaja za izgradnju Pelješkog mosta od strane kineske kompanije otvorilo vrata za daljnje investicije kineskih tvrtki unutar RH.

Ovaj posjet premijera RH sa resornim ministrom prometa i ostalim članovima delegacije pokazuje da je Kina definitivno odlučila značajnije investirati u ovaj prostor. Vjerujemo da će dio tih investicija biti i unutar riječke luke odnosno unutar HŽ Infrastrukture.

Znači moglo bi se reći da mi više nećemo gledajući na te novce ili na taj najveći svjetski projekt biti pasivni promatrači
Vukorepa - Ne, mi smo već aktivno uključeni, a sljedeća konferencija šesnaest plus jedan, znači šesnaest zemalja centralne, istočne Europe i Kina biti će prema mojim informacijama u Hrvatskoj.

Kada smo se mi pripremali za ovaj razgovor onda smo popratili što se događa u našem bliskom okruženju i vidjeli smo da Mađari razvijaju veze nekakve sa Slovincima, a Grčka preko Makedonije sa Srbijom tako



prema Mađarima. To nam se sve nekako čine da nas se želi zaobići. Možemo li reći da vi to u luci Rijeka gledate skrštenih ruku?

Ma ne, mi sjedimo za istim stolom i aktivno smo uključeni u sveste procese. Realizacijom svih ovih projekata koje sam prije nabrojao i sve ono što očekujemo i od kineske strane, zatim ova konferencija koja će biti održana sljedeće godine u Hrvatskoj pokazuje, usprkos svih ovih nedaća koje sam nabrojao prije, da postajemo aktivni sugovornici i partneri u svim ovim projektima.

Znači sustižemo ono vrijeme koje nas je sprečavalo, nismo propustili priliku da na tom globalnom tržištu zauzmemosmo vrlo značajnu poziciju.

Mi se ne smijemo opterećivati sa konkurenjom, mi moramo od njih učiti, zajedno s njima definirati strategije kako ćemo nastupati prema Bruxellesu vezano za povlačenje sredstava. Hoćemo li uspjeti vratiti

nekosvojepozicije iz 70-tih u ukupnom smislu vjerljivo ne, ali sigurno je da ćemo igrati jednu važnu rolu unutar sustava sjevernojadranskih luka. To je sigurno. U sljedeće tri godine imamo završetak kapitalnih infrastrukturnih projekata i to daje jednu potpuno novu dimenziju riječkoj luci i pravcu gdje je željeznica naravno, vrlo važna.

Od onih značajnih projekata, ovaj koji se sada provodi, a značajan za željeznicu i za Luku Rijeka je razvoj multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanje kontejnerskog terminala Jadranska vrata. Kolika je važnost toga projekta za povećanje ukupnog prijevoza pa i prijevoza željeznicom?

Vrlo značajna, bez željeznice nema značajnijeg iskoraka u intermodalnom transportu, a ova investicija od oko 36 milijuna eura će unaprijediti kvalitetu servisa kompletног kontejnerskog terminala i same željeznice. Projekt će biti gotov za otprilike dvije



godine i nakon toga mi ćemo imati dovoljno intermodalnih kapaciteta da dostignemo maksimalne kapacitete na kontejnerskom terminalu Brajdica. Sadašnji promet će do kraja ove godine i početkom sljedeće iznositi oko 250.000 TEU, a vjerujemo da ćemo uz realizaciju ovog projekta vrlo brzo doseći maksimalni kapacitet terminala od 600.000 TEU.

To je vrlo zanimljivo, danas kada pratimo brojve prevoženih ili manipuliranih kontejnera u lukama Koper, Trst i Venecija uspoređujući sa Lukom Rijeka bilježimo da su oni po prevezenim jedinicama daleko ispred nas. Znači u narednom periodu očekujete da ćemo ih ne samo stići, nego čak i prestići po obrađenim jedinicama.

Sve ove luke koje ste Vi nabrojali su u stvari pokrenule ovaj pravac preko sjevernog Jadranu. Veliki brodari i roba su prepoznali taj najkraći

put, to stalno ponavljamo, najkraći put Daleki istok - Sueski kanal - Europa. On je puno kraći od onog preko sjevernoeuropskih luka, ali znate kada dolazi valorizacija svih tih prednosti; kada se investira u kapacitete, kada se investira u željeznicu ili ceste. To mi upravo sada činimo. Znači luka Rijeka sa novim projektom koji je pri završetku tzv. Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal i zajedno sa slobodnim kapacitetima na postojećem kontejnerskom terminalu, za dvijeće godine ponuditi nove kapacitete na sjevernojadranskom pravcu koje neće moći ponuditi nitko jer sve ove luke koje ste Vi nabrojali sljedeće dvije godine će doći do svojih maksimalnih kapaciteta.

Ovo je zanimljivo, znači Vi ovdje spominjete velike stvari koje će se događati, a nama se činilo u pripremi za ovaj razgovor a ćete imati glavni problem sa nedostatkom

prostora da bi realizirali te velike planove. Jesmo li mi bili u pravu ili ...?

Sve luke kojesu u centru gradova imaju problem sa prostorom. Luka Rijeka je u svojoj povijesti zbog nedostatku prostora razvijala terminale kao što je terminal Raša, terminal Škrljevo itd. Biti će problema sa prostorom, međutim mi ćemo taj prostor pokušati nadomjestiti istim modelom kao u prošlosti i osigurati kvalitetne prostore u neposrednoj blizini. Prostor Miklavija, Općina Matulji jedan je od potencijalnih prostora koji budući operator, koncesionar na Zagreb Deep Sea kontejnerskom terminalu može koristiti da bi smanjio ove probleme vezane za kapacitete. Svi dosadašnji razgovori i susreti sa potencijalnim koncesionarima koji su obišli te prostore i dobili su sve informacije o ovom prostoru, a njihov će izbor biti hoće li ga koristiti ili ne, odnosno taj prostor nije obveza u budućem natječaju. Vjerujemo da će veliki operatori koji su najavili svoje

natjecanje, u bliskoj budućnosti koristiti taj prostor gdje ćemo onda na taj način riješiti mogući problem nedostatka prostora na novom terminalu Zagrebačka obala unutar same riječke luke.

I nitko neće imati ovako veliku dubinu kao što ima zagrebačka obala, 20 metara to je nešto nevjerojatno.

Da, zato ga i zovemo Deep Sea terminala, malo je Deep Sea terminala u Europi, a Rijeka će biti jedini Deep Sea terminal na sjevernom Jadranu. To je jedna od naših prednosti.

Voljeli bi ili bilo bi nam drago da se dotaknemo one mogućnosti koje je željeznici također značajna, a to su prijevozi na udaljenosti 500 km i više. A tu se nalazi i druga luka u Hrvatskoj koja je u željezničkom smislu nama značajna, a to je Luka Vukovar. Riječna luka na Dunavu, ima li kakvih veza Luka Rijeka i Luka Vukovar?

Mi smo pokušavali i taj segment transporta realizirati baš na način da sedi roba, poglavito govorim rasutim teretima, dopremi do Vukovara, a onda sa baržama kanalima do krajnjih destinacija npr. Linz itd. Međutim, sve je vezano za troškove i troškovni segment. U ovoj varijanti imate jednu manipulaciju više, istovar i ukrcaj itd. U to vrijeme ta finansijska kalkulacija nije dozvoljavala mogućnost korištenja luke Vukovar kao jedne točke za transport preko Dunava do krajnjih odredišta. Međutim, ova opcija je uvijek otvorena i kada roba prepozna i kada se to finansijski bude moglo staviti u jedan ukupan trošak, u kalkulaciju pravca, zašto da ne.

Ovdje imamo namjeru i želju kao željezničari razgovarati o tome kako Vi vidite oslonac na željeznicu; i na HŽ Infrastrukturu i na HŽ Cargo. Kakva je suradnja i rješavaju li se tzv. uska grla, odnosno

one točke koje su ometajuće da bi prijevoz rastao?

Moja suradnja kroz rad u sustavu je uvijek bila dobra s predstvincima Hrvatskih željeznica, bilo da se radi o HŽ Infrastrukturi ili da se radi o HŽ Cargu. Iz svog vlastitog iskustva mogu reći da smo tu suradnju digli na jedan novi nivo. Mi danas s jednim telefonskim pozivom možemo riješiti neki problem na pravcu. Toga je bilo i prije, ali ne na ovaj način. Znači, suradnja između nas i sustava HŽ je na vrlo zavidnom nivou.

Super! Inače, preporuka bijele knjige Europske unije je da prijevoz tereta dode do 60% u odnosu na sadašnjih nešto manje od 30%.

Ali raste! Evo ja ču uzeti jedan primjer; ljudi s kontejnerskog terminala redovno sjede s predstvincima HŽ Infrastrukture. Moramo biti svjesni da kada se na čitavom pravcu vrše veliki radovi, da će onda biti i određenih zastoja. Međutim, kada su ti zastoji najavljeni i kada to rješavaju timovi koji se poznaju i koji redovito komuniciraju, onda se s jednim telefonskim pozivom ili e-mailom rješavaju problem.

Tako isto i s HŽ Cargom?

Da.

Pa to je jako lijepo. Ovo je novi moment, nismo dosad imali prilike čuti i drugu stranu, jer uvijek razgovaramo samo sa svojima.

Ja ovdje govorim iz pozicije Lučke uprave Rijeka i o mojoj suradnji s HŽ Infrastrukturom koja je normalna. Mi zajedno s HŽ Infrastrukturom investiramo u lučke kapacitete i željezničku infrastrukturu. HŽ Cargo je više komercijalni dio. Osobno poznajem poslovodstvo HŽ Carga, imam s njima izvanrednu suradnju, ali njima je važnija suradnja s koncesionarima, odnosno trgovackim društvima Lukom Rijeka d.d. i AGCT-om.

Ovdje imamo namjeru i želju kao željezničari razgovarati o tome kako Vi vidite oslonac na željeznicu; i na HŽ Infrastrukturu i na HŽ Cargo. Kakva je suradnja i rješavaju li se tzv. uska grla, odnosno

Progovorimo malo i o koridorskoj točki kojoj ste vi početna ili završna točka. Među tih 9 europskih koridora je i taj jadransko-baltički koridor i on je za željeznicu od iznimne važnosti u razvojnem smislu. Može li se očekivati da Luka Rijeka dosegne nekakve brojeve od milijun prerađenih kontejnerskih jedinica do 2030. godine?

Realizacijom Zagreb Deep Sea kontejnerskog terminala, ulaskom svjetskog terminal operatora (kao što je ušao na Brajdici), završetkom svih ovih projekata koji su u realizaciji, znači čak ne govorimo o novim projektima koji će se realizirati u slijedećih 6 ili 7 godina na ovom pravcu i unutar ovog sustava, znači govorimo o sadašnjem i budućem kontejnerskom terminalu, možemo reći da ćemo doseći milijun kontejnera. U tonama to je cca 10 milijuna tona.

Ako nas sreća i život posluži, trebali bi biti živi u to vrijeme i nadam se da ćemo to moći s radošću ispratiti i makar zabilježiti. Nedavno je otvorena izravna linija daleki istok - Luka Rijeka koja otvara dalje mogućnosti rasta prijevoza roba upravo Luci Rijeka. Je li to istina?

To nije istina. Nije nedavno otvorena. Znači, od 2003. godine na postojećem kontejnerskom terminalu riječke luke imamo redovne brodske linije Daleki istok - sjeverni Jadran koje servisiraju tzv. „Mothership“ brodovi. U te je servise luka Rijeka uključena preko 15 godina kao i Kopar, Trst ili Venecija. Dakle, imamo direktnе linije Daleki istok - sjeverni Jadran - kontejnerski terminal Brajdica ne odnedavno, već više od 15 godina.

Očito da sam ja negdje pobroj netočnu informaciju, ali je ovo svakako vrlo značajno.

Vukorepa - To su ovi brodovi od 300 do 400 metara dužine.

Molio bih Vas da za kraj prokomentirate činjenicu da se delegacija našeg državnog vrha sastala u Kini sa značajnim državnim i gospodarskim subjektima. Imate li za kraj možda još neku poruku nama željezničarima glede razvoja željeznice ili budućnosti Luke Rijeka?

Kad na prvi pogled sve to gledamo, vidimo samo probleme. Međutim, treba biti vrlo optimističan zbog svih projektima koji su u tijeku, povlačenja bespovratnih sredstava, realizacije itd... Sve nam to daje za pravo da tvrdimo da ovaj prometni pravac u kojem su željezница i luka ključne točke, zaista ima svjetlu budućnost i da će u razdoblju od slijedeće 3 godine ovaj pravac dobiti jednu potpuno drugu sliku i potpuno novu dimenziju.

I neće se više događati da nam terete otimaju ove ostale velike luke, jer će sve one operacije koje ćete Vi obuhvatiti ovim projektima

i jedan projekt koji je dobila kineska tvrtka. Mislim da to ide u smjeru da će se vrlo brzo otvoriti i novi projekti gdje će i investitor i korisnik ili koncesionar biti kineske tvrtke.

Imate li za kraj možda još neku poruku nama željezničarima glede razvoja željeznice ili budućnosti Luke Rijeka?

Pa, ja bih rekao da je to slijed svega onog što smo prije rekli; realizacija svih onih projekata, dobivanje tendera od strane kineske tvrtke za gradnju Pelješkog mosta, rast kontejnerskog prometa, projekt „Zagrebačka obala“, početak projekta gradnje nizinske pruge, a sve je to išlo u smjeru da sad ova vrlo visoka delegacija ode u Kinu. Ne sjećam se kad je premijer zajedno s resornim ministrima išao u posjetu Kini i to s konkretnim stvarima gdje imamo o čemu razgovarati i gdje se imamo čime i pohvaliti kineskoj strani. Na kraju krajeva, otvorili smo

moći odvijati i ovdje kod nas. Vukorepa - Uvijek ćemo mi biti konkurenčija i uvijek će se koncesionari boriti za tonu tereta ili kontejneri više, ali biće dovoljno tereta za sve luke na sjevernom Jadranu. Mi moramo biti spremni zadovoljiti potrebe korisnika, realizirati projekte, investirati i nakon toga neće biti nikakvih problema za nas.

Hvala Vam lijepo na ovom razgovoru!

Hvala vama!





ANTE KUNČIĆ

regionalni koordinator SPVH za RJ Jug

UVIJEK NA STRANI RADNIKA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Kao dijete željezničara (pok. otac Ivan cijeli radni vijek radio je kao skladištar) Ante je pohađao željezničku školu u Zagrebu, bivši ŽOC. 1992. stekao je zvanje tehničar željezničkog prometa i transporta. Odmah nakon toga odradio je pripravnički staž za prometnika vlakova u kolodvoru Perković, a potom, zbog prekida prometa, otisao je raditi na riječko područje, u kolodvor Meju. U Perković se vratio 1996. godine, a 1998. godine prelazi u kolodvor Šibenik na radno mjesto prometnika vlakova. Prometnički zanat pekao je po zamjenama u kolodvorima Vrhovine, Lovinac, Plavno i Pađene gdje je na zamjenama proveo više od tri godine. Uz redoviti rad upisao je Prometni fakultet u Zagrebu te je 2007. godine stekao zvanje inženjera željezničkog prometa. Osim radnog mjeseta prometnika radio je kao školski instruktor i pomoćnik šefa kolodvora u Šibeniku. Od 2012. godine radi na radnom mjestu profesionalnog sindikalnog dužnosnika u funkciji radničkog vijeća u PRJP Jug. Član je SPVH od samog osnutka, aktivno je sudjelovao od samih početaka u osnivanju SPVH. 2001. godine pokrenuo je osnivanje podružnice SPVH u Šibeniku čiji je predsjednik punih 17 godina.

Čini se da na željeznični niste jedini Kunčić?
Prezime Kunčić na željezničari je dosta poznato. Uz mene, mojih prezimenjaka ima u HŽPP-u na radnom mjestu kontrolora, u HŽ-Cargu na radnom mjestu pregledača, vlakovode i strojovođe a kolega strojovođa je povjerenik SSH u Šibeniku. Također mi je poznato da pod

istim prezimenom imamo i kolegu u Sloveniji koji je glavni kontrolor putničkih blagajni koji također dolazi iz naših krajeva.

Na željezničari ste počeli 1992. Što najviše pamtite iz te početne radne faze?

Moj početak obilježile su česte zamjene pa sam tako obišao većinu kolodvora na ličkoj pruzi i u Rijeci tako da sam uvijek bio u pokretu i upoznao veliki broj kolega i kolega što je veliko bogatstvo. Rekao bih: na željezničari sam prošao sito i rešeto.

Već nekoliko godina obavljate posao profesionalnog sindikalnog koordinatora regije Jug. Čini li vas taj posao sretnim?

Sindikalac sam 17 godina. Bilo je puno lijepih događaja u tom periodu ali isto tako i mnogo turbulentnih vremena koja su obilježila moj rad. Biti sindikalista je moj osobni izbor i neću i ne želim se žaliti. Mogu reći da me ovaj posao mnogo čemu naučio u životu i sretan sam što radim ono što volim.

Na koji način se vidi ili ogleda Vaš doprinos zadovoljstvu radnika u PRJP Jug?

Rekao bih da u regionalnoj jedinici Jug nema kolodvora u kojem nisam bio i poznajem svaki kutak svih radnih mesta. Radni uvjeti u većini kolodvora nisu zadovoljavajući ali pokušavam osobnim angažmanom i stalnim kritikama i traženjima kod poslodavca rješavati probleme koji se najčešće javljaju kod uvjeta rada po kolodvorima, nedostatka službene i zaštitne odjeće i obuće. Kroz skupove radnika nastojimo radnike obavijestiti



o svim dogadjajima bitnim za njihova prava. Kao sindikalni povjerenik u funkciji Radničkog vijeća uvijek sam na raspolaganju svim radnicima.

Kad bi mogli promjeniti neke stvari na poslu što biste prvo promjenili?

Teško mi je odgovoriti što bih prvo promjenio ali bih zasigurno puno toga mijenjao počevši od uvjeta rada na radnim mjestima skretničara i prometnika i svih ostalih radnih mješta jer nažalost uvjeti rada nisu dostajni 21. stoljeću.

Status radnika u HŽ Infri ovisi o Kolektivnom ugovoru. Osluškujete li poruke s terena? Kakav je stav radnika o važećem Kolektivnom ugovoru?

Na početku ću reći ono što svaki radnik Infre zna a to je da je Kolektivni ugovor loš a bolji ne može niti biti kada znamo pod kojim uvjetima je potpisani. Ne bih sada želio pisati o tome što je u njemu loše jer je toga jako puno nego bih želio kazati da mi u SPVH ne možemo sebi priuštiti luksuz da još jednom budemo izvan pregovora i potpisa novog KU, jer je poruka našega članstva jasna: potpišite novi i za radnike bolji kolektivni ugovor u kojem ćete ispraviti nepravde iz važećeg.

Namjera nam je s Vama kao sa sindikalnim povjerenikom, radničkim vijećem i članom Središnjeg odbora SPVH progovoriti o sindikatu danas gledano kroz prizmu socijalne, političke i zaštitne funkcije.

U stvaranju pravedne socijalne politike i zaštite najugroženijih radnika SPVH se dokazao kroz zaštitu svih radnika koje su bile ugrađene u sve bivše kolektivne ugovore kojih smo mi bili glavni kreatori pa tako mogu s ponosom reći da niti jedan radnik HŽ Infrastrukture nije dobio otkaz ugovora o radu osim sporazumnih odlazaka i otkaza skriviljenih ponašanjem radnika. Što se političke funkcije tiče SPVH u tom smislu aktivno sudjeluje a posebno smo se isticali organizacijom

niza okruglih stolova koji su imali za cilj senzibilizirati javnost. Posebno bih istaknuo organizaciju takvih događaja u regiji Jug gdje smo organizirali javne rasprave gdje smo pozivali saborske zastupnike, gradonačelnike i župane na temama koje su bitne kao što su: otvaranje Unske pruge, ukidanje noćnog vlaka Split - Zagreb, rad srednje dalmatinskih luka i sl. Što se tiče zaštitne funkcije, želim kazati da svaki član SPVH ima na raspolaganju pravnu zaštitu putem odvjetnika koji nas zastupa, također sindikat u svojim tijelima ima Fond solidarnosti koji je na raspolaganju svim našim članovima ukoliko zadovoljavaju javne kriterije za dodjelu pomoći.

Poznato je kako bilo koji sindikat, ukoliko uistinu želi ostvariti svoje ciljeve, ne smije dozvoliti bilo kakav vid kontrole od strane vlade, poslodavca, političkih stranaka, religijskih organizacija ili pojedinaca. Jeste li se u svom radu susreli s pokušajima utjecaja na rad SPVH?

Ovdje mogu kazati da u mom dugogodišnjem sindikalnom djelovanju nisam imao situaciju da je netko vršio pritiske pri donošenju odluka ali sigurno je bilo situacija gdje mi se sugeriralo i ovo i ono ali ja sam uvijek donosio odluke po vlastitom nahodjenju i uvijek u korist radnika a napose svojih članova.

Mi u SPVH volimo se hvaliti demokratičnošću. Sve regionalne jedinice ravnopravno preko svojih predstavnika sudjeluju u donošenju odluka, tako da su odluke odraz volje članstva. Je li to baš tako?

SPVH ima svoja tijela preko kojih donosi odluke. Središnji odbor priprema teme za Predsjedništvo gdje se donosi većina odluka bitnih za našu organizaciju. Osobno nisam uvijek zadovoljan odlukama koje se donose ali uvijek poštujem odluke većine. Također moram priznati da puno „demokracije“ ponekad i nije najbolje

rješenje.

Svjesni smo kako SPVH kroz svoj rad mora ponuditi korisne i ostvarive inicijative kako bi se i dalje u praksi potvrđivao kao nezaobilazan faktor svih događaja u HŽ Infri. Tu prije svega mislimo na kolektivne pregovore. Pripremate li se po tom pitanju za slijedeću rundu?

SPVH kao najbrojniji sindikat u Infri ne može i ne smije dopustiti da bude izvan događaja oko kolektivnog pregovaranja i potpisivanja KU. Pokazalo se prilikom potpisa važećeg kolektivnog koliko je on siromašan ako mi nismo sukreatori istog. Što se tiče priprema za slijedeće pregovore naravno da smo u pripremama vrlo aktivni jer još jedan loši ugovor bi bio prava katastrofa.

Malo, malo čuju se priče o višku radnika u HŽ Infri. Kako na Vas djeluju te priče?

U zadnjih nekoliko godina imali smo na desetke novih organizacija i sistematizacija a koje su za cilj imale smanjenje radnika a poglavito u izvršnoj službi. Neodgovornom politikom neprimanja novih, mladih ljudi u posljednjih 10 godina došli smo u situaciju da nam sada trenutno nedostaje više od 300 izvršnih radnika, broj prekovremenih sati raste a iskorištenost godišnjeg odmora je mizerna.

Obitelj? Zdravlje? Mirovina?

Svakom čovjeku obitelj je glavni oslonac u životu pa tako i meni. Supruga i dva sina. Stariji nastavlja mojim stopama na što sam osobito ponosan. Mirovina je prirodni slijed, ali obzirom što nam spremila mirovinska reforma, pomalo me strah staračkih dana.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Želio bih poslati poruku svim članicama i članovima da će SPVH i ja osobno i dalje biti ustrajni u zaštiti njihovih prava i u tome se nikada nećemo umoriti.





SUSRETI KOJI SE PAMTE

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Susreti koji se pamte
Biti sudionik jednog događanja kakav je susret predstavnika sindikata koji djeluju na željeznicama država u našem okruženju zaista je čast i veliko zadovoljstvo. Tako smo na poziv predsjednika Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja infrastrukture željeznica Federacije Bosne i Hercegovine (SSIOPIŽFBiH), Igora Bobana, bili njihovi gosti od 15. do 18. listopada. Susreti su održani u odmaralištu Relax Outdoor Center udaljenog desetak kilometara od Mostara, u lijepom prirodnom ambijentu uz modro zelenu rijeku Bunu. Uz domaćina i našeg izaslanstva SPVH-a bili su tu kolege iz Sindikata

željezničkog prometa Slovenije, Sindikata izvršnih službi srpskih željeznica, Sindikata željezničke infrastrukture Crne Gore i naših dragih prijatelja iz Poljske. Nakon što smo se okupili i smjestili u ugodne apartmane u kućicama za odmor, domaćin nas je okupio na terasi restorana zaželio nam dobrodošlicu te nastavili u ugodnom razgovoru sa nezaobilaznom temom za sve željezničare - željeznicom. Pričali smo o odnosu država u okruženju prema željezniци kao sistemu, razmijenili iskustva u funkciranju sindikata, problemima s kojima se susrećemo, planovima....

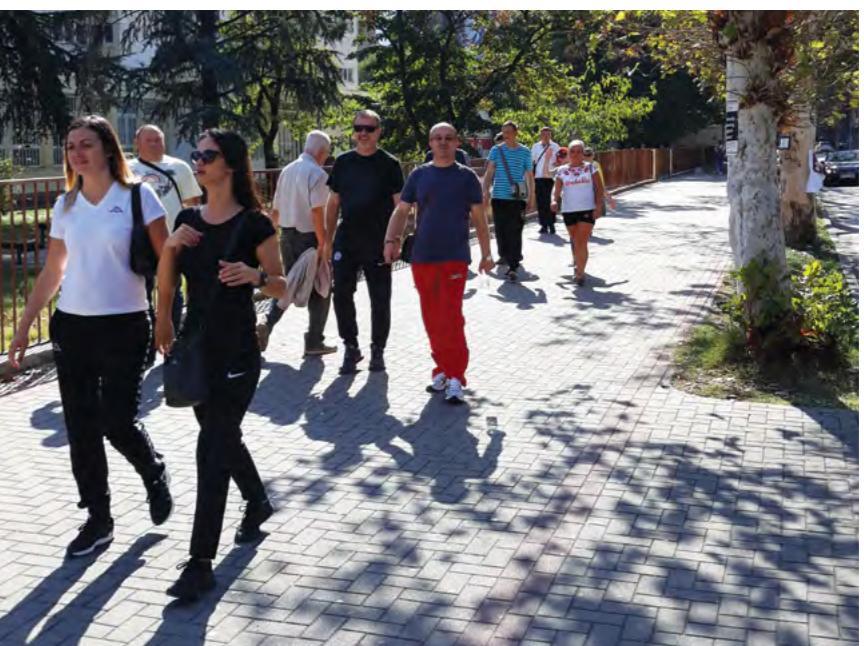
Drugi dan boravka bio

je izuzetan iz razloga što nas je domaćin poveo na razgledavanje dviju destinacija - grada Mostara i na izvor rijeke Bune. Mostar grad izuzetne ljepote (barem je to moj dojam), zaštićen kao kulturna baština na popisu UNESCO-a. Posjetili smo Župnu crkvu Svetog Petra i Pavla koja je još u izgradnji, zatim se spustili niz ulicu na nezaobilazni Stari most s kojeg nam je jedan mladić pokazao taj čuveni pothvat skoka u hladnu, duboku rijeku Neretvu.

Nakon Mostara posjetili smo izletište izvora rijeke Bune. Nevjerojatan dojam na sve ostavlja špilja iz koje izvire rijeka nakon svog poniranja u dužini preko 19 kilometara.

Nad izvorom se nadvila litica od stotinjak metara a uz sam izvor i ispod same litice nalazi se Derviška Tekija, građevina stara preko 550 godina. Kao što sam naziv govori tekiju su izgradili derviši, pripadnici bektašijskog reda a služila je kao bogomolja u kojoj su derviši imali vjerske obrede. Puni lijepih dojmova, prekrasnih prizora prirode koji vam ne silaze s misli vratili smo se u odmaralište gdje su nas domaćini dočekali pripremljenim ručkom i okrjepom. Da ne bi ostalo na tome da na ovom druženju nije bilo sporta pobrinut se naš član delegacije Mirko Bušić koji je predložio nogometnu utakmicu što su mnogi primili s oduševljenjem. I začas smo bili na malonogometnom terenu spremni za nogometne bravure i akcije. Rezultat nećemo spominjati i sastave ekipa ali moram spomenuti da su neki po završetku utakmice (među njima i autor ovog teksta) jedva mogli snage i naginjačući se više na jednu nogu, uspjeli stići do apartmana.

Da, bilo je ovo jedno lijepo druženje. Što drugo reći nego se zahvaliti Igoru Bobanu i njegovoj domaćinskoj ekipi na odličnoj organizaciji, pruženom gostoprимstvu i brizi da nam ovaj susret bude za pamćenje.





DANIJEL KOMLJENOVIC
pripravnik za prometnika vlakova

PRVI KORACI NA ŽELJEZNICI

PIŠE:Dražen Koščak
FOTO: SPVH

Danijele, recite nam nešto o sebi?

Rođen sam 5. srpnja 1991. godine u Bjelovaru gdje i danas živim s roditeljima. Po završetku osnovne škole upisao sam Željezničku tehničku školu u Zagrebu koju sam završio 2010. godine.

Što vas je motiviralo za željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?

Kako moj otac radi na željeznicama pomoćnik nadzornika pruge, a mene su od malena zanimali vlakovi. Uz savjet moga oca i ja sam odlučio postati željezničar.

Jeste li nakon završetka srednje škole odmah dobili priliku raditi na željeznicama?

Nakon završene srednje škole nisam dobio priliku raditi ni odraditi pripravnički staž iako sam slao zamolbe u HŽ Infrastrukturi i HŽPP. Povremeno sam obavljao poslove u trgovini, a pošto nisam mogao naći stalni posao 2011. godine odlučio sam nastaviti školovanje te sam upisao prometni fakultet u Zagrebu. Diplomirao sam 2017. godine i od tada čekam priliku da se zaposlim u HŽ Infrastrukturi.

Kada je raspisan natječaj u prometnom sektoru jeste li se nadali da će te biti primljeni?

Nakon raspisanog natječaja u HŽ Infrastrukturi za prijem pripravnika u sektor prometa PRJP Sjever prijavio sam se na natječaj za prijem pripravnika prometne struke te sam pozvan na testiranje, a kasnije sam pozvan na seleksijski intervju. Na moju veliku radost sve je dobro prošlo te sam primljen za pripravnika u PRJP Sjever.

Sada odradujete pripravnički staž prometnika vlakova u kolodvoru Koprivnica. Kakva su vaša iskustva na tom radnom mjestu?

Sve je to za mene jedno veliko iskustvo jer raditi u kolodvoru Koprivnica koji je ujedno ranžirni, rasporedni i granični kolodvor je veliki izazov. Sam rad prometnika vlakova u kolodvoru Koprivnica je vrlo dinamičan. Od rada na radnom mjestu unutarnjeg prometnika, do rada na radnom mjestu vanjskog prometnika vlakova gdje trenutno radim. Kada mislim da sam nešto naučio pojavi se novi slučaj koji me demandira i onda sam opet na početku. Tako vam je to kad ste pripravnik početnik.

Jeste li zadovoljni s mentorom?

Mentor mi se zove Dalibor Bogdanović i mogu vam reći da boljeg mentora nisam mogao izabrati. Bez obzira na to što je jedan od mlađih prometnika

u kolodvoru Koprivnica ima puno znanja i iskustva u radu na radnom mjestu prometnika vlakova, a on najvažnije za mene kao pripravnika da svoje znanje i iskustvo prenosi na mene s mirnoćom i uvažavanjem.

Na kraju ove priče poželimo Danijelu sreću i da što prije započinje s radom na radnom mjestu prometnika vlakova u regiji Sjever.





DIŠ' TI LIČANE NA DRVIMA VARAT

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Tomislav Tonković

Radeći uvelike besmislen posao, stjecajem okolnosti, uz ostale „prokrstario“ sam veći broj ličkih kolodvora. Uz iznimku Gospića, Lovinca i Gračaca, donekle Vrhovina i Perušić svi ostali izgledaju, da najblaže rečemo, jako loše. Radnik ili dva u smjeni i to je sve. No tema ovog teksta nije priča o kolodvorima već ovdje se radi odrvima za ogrjev.

Prošle godine pripreme za zimu na prugama nisu bile dobro odradene. Da se ne podsjećamo na širu sliku, zadržat ćemo se samo nadrvima za ogrjev. Postupak javne nabave je kasno pokrenuti i stoga je dostava je započela prekasno. Kako je u nekim kolodvorima visoko u ličkim brdima u međuvremenu napadalo metar snijega dostava

nije bila moguća i ti kolodvori su ostali bez drva za ogrjev. Loše, ali valjda su se ljudi snašli. Ove godine say je posao odraden na vrijeme i početkom listopada u kolodvore su sukcesivno počela stizati drva za ogrjev. Nacijepana drva dovožena su u kombijima. Vozač bi ih istresao, prometnik potpisao papire i nakon što su se drva složila ugasilo se zadovoljstvo zbog pravovremene dostave.

Složena količina ne odgovara količini navedenoj u dostavnici. Pošto je to glavna tema među radnicima i svi govore da nedostaje ovoliko ili onoliko, nekako mi se najrazumnije ili najprosječnije čini reći kako nedostaje oko trideset posto količine. Jesu li se naši prometnici prevarili ili krivo

zbrajali?

Zasigurno nisu pošto su odrasli međudrvima. Znaju što je hrast, bukva, a bogme znaju i što je breza... Govore da su uz manje količine dobili i niskokalorično drvo koje gori nešto bolje od papira.

Procedura javne nabave provedeno je sukladno svim propisima i na vrijeme, ali ljudi nisu zadovoljni onim što je dostavljač isporučio. I sada se postavlja pitanje da li se radi o najnižoj cijeni ako je isporučena količina manja od plaćene? Ove godine dobavljač nam je podvalio i treba se potruditi da dogodine ne bude tako.



Vlak je i danas daleko najbolja veza prigradskih naselja i gradova koji „leže“ na nekoj od pruga koje imaju svoj završetak u Zagrebu. Uz iznimku pruge prema Savskom Marofu pruge su u vrlo dobrom stanju, a novi vlakovi HŽ Putničkog prijevoza svakako su dodana kvaliteta. I jasno je da su putnici to prepoznali. Da se izgradi još koje stajalište ne bi bilo zgorega. S druge pak strane, unatrag dva desetljeća, situacija u gradovima i naseljima oko Zagreba se iz korijena izmjenila. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine u Sesvetama je živjelo 70 000 stanovnika, a s mjestima u okolini ta se ovdje živi gotovo 100 000 stanovnika. U odnosu na

prijeratno vrijeme broj stanovnika se udvostručio.

Radnici, studenti, umirovljenici, učenici masovno putuju prema Zagrebu i putnička blagajna je svakodnevno preopterećena. Najloženija je situacija od 1. do 9. u mjesecu kada se produljuju mjesecne iskaznice.

Prijevozne karte mogu se kupiti od 5,30 do 21,00, a vikendom do 22,00 sata. Najveće su gužve od 5,30 pa do 8 sati ujutro kada se proda do 300 karata. Redovi su veliki, svi se žure na vlak i hoćeš nećeš najprije stradaju blagajnice, a kasnije porciju uvreda dobiva i prometnik jer je „pustio vlak“. I dok je jedna blagajnica koliko

JOŠ JEDNU RUPU U STAKLU, MOLIMO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

toliko zaštićena stakлом, druga je blagajnica doslovno među putnicima. Na malom stoliću u kutu čekaonice prodaje karte.

Posao je složen bez obzira na elektronička pomagala i procedura oko izdavanja karte traje oko pola minute. Blagajnice imaju i određene trikove kako ubrzavaju posao, ali kada kod kolodvora pristigne kakav autobus gužve se ne mogu izbjegći.

HŽ Putnički prijevoz ima niz popusta i sve ih treba prepoznati i očitati. popust za studente, umirovljenike... i na kraju se pojave dečki iz Pružnih građevina s nalogram za nula kuna. Karte koje se najčešće izdaju koštaju 12,90 kuna ili 5,90 kuna - sve je na lipi i ništa nije „okruglo“. No blagajnice su na lipi pripremljene.

Malo je teže s umirovljenicima koji dolaze polu spremni na blagajnu, ali i to nije nešto na što treba trošiti riječi. Pravi problem su uvjeti rada za blagajnicu koja sjedi u čekaonici. Em izgleda nerealno i neprofesionalno, em nema nikakve zaštite u odnosu na putnike. U prostoru putničke blagajne ima mesta i ne bi bio preveliki problem „probušiti“ još jednu rupu u staklu i blagajnicu smjestiti uz njenu kolegicu. Samo malo dobre volje i to je to.

Gotovo ista situacija je i u Dugom Selu. Čudo putnika, a neprimjereni radni uvjeti na blagajnama. Isto kao i u Sesvetama uz malo novaca i nešto dobre volje blagajnice bi doatile normalne radne uvjete.

KROZ POSAO SE RASTE, SAZRIJEVA I STARI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Dinko Alilović



U našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI”, a u kojem se prisjećamo nekih naših kolega koji više nisu na željezničar, te s njima razgovaramo kako o njihovom željezničkom putu, tako i o njihovom životu poslije željeznicar, ovaj put otišli smo u sam centar Regije Istok, odnosno u Vinkovce. Razlog više nego dobar; razgovor s još jednim od željezničkih veteranar, našim dugogodišnjim aktivnim članom, učesnikom svih naših događanja i druženja, hedonistom i boemom, velikim zaljubljenikom u život i sve ono lijepo što život može pružiti, a prije svega nekadašnjim prometnikom vlakova za koga njegove kolege kažu da je jedan od najboljih koje je željezničar imala, našim kolegom Dragom Šabićem. I on se, kao i svi naši dosadašnji sugovornici, odmah i bez puno razmišljavanja odazvao našem pozivu na ovaj razgovor, voljan da s nama podijeli neka svoja iskustva, pogledi i promišljanja. Većina ovog razgovora po Draginoj želji realizirana je dopisno, dok je fotografiranje zahvaljujući kolegi Dinku održano u Tovarniku, nekadašnjem Draginom kolodvoru.

Prije svega Drago, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu na ovaj razgovor i pristali da s nama i našim čitateljima podijelite neka svoja radna i životna iskustva. Za sam početak, za sve one koji Vas ne poznaju, molim Vas da se predstavite s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Hvala Vam što ste mi dali priliku da kažem nešto o sebi i o svom radu na željezničar! Rođen sam u Vinkovcima 28. 05. 1958.g., a tu sam i odrastao,



DRAGO ŠABIĆ
željeznički umirovljenik

te završio osnovnu i srednju školu. Nakon završenog željezničkog tečaja u Zagrebu, na željezničar sam počeo raditi 1978. godine, a umirovljen sam 2018. godine. Imao sam dva prekida rada; jedan zbog odsluženja vojnoga roka u bivšoj „JNA“ od 1979. do 1980. godine i drugi zbog „izleta“ u privatni posao od 1993. do 1998. godine.

Koliko to sad već ima vremena otkako ste otišli sa željeznicar?

U mirovinu sam od 28. 05. 2018.g., ali sam prestao raditi 01. 04. 2016.g. U međuvremenu sam čekao uvjete za punu mirovinu. Moj raniji prestanak rada bio je uvjetovan sporazumnim prekidom radnog odnosa.

Koji je bio osnovni razlog da ste odlučili otići sa željeznicar, budući da ste mogli još nekoliko godina raditi i da li ste u nekom trenutku požalili zbog takve odluke?

Nekoliko je razloga moga ranijeg prestanka rada. Zadnje godine sam radio u kolodvoru Tovarnik. Kako je to granični kolodvor, rad u njemu bio je specifičan. Radi carinskog i policijskog pregleda vlakova, kao i manipulacije s računima, radili smo neke potpuno druge radnje nego ostali kolodvori. Oko svakog vlaka bilo je dosta posla, a rad u kolodvoru bio je od strane nadređenih podcijenjen do te mjere da čak nismo imali ni beneficirani radni staž. U jesen 2015. godine počela je izbjeglička drama, a kol. Tovarnik bio je prvi na udaru. To je potrajalo mjesecima i u početku mi je sve to skupa bilo interesantno. Dešavalo se nešto što osobno nikad nisam vidio. Ipak, kako je to trajalo svaki dan po 24 sata, počelo je biti preporno. U jednom trenutku mi se gadilo ići na posao, jer sam znao što me čeka. Gledao sam i učestvovao u drami iz „prvog reda“. Nisam očekivao da će moj radni vijek tako stresno



završiti. Kako mi se nisu pružale neke druge mogućnosti poput premještaja u neki drugi kolodvor ili neko lakše radno mjesto, brzo sam donio odluku o odlasku sa željeznice i nisam požalio, jer više nisam bio sposoban za smjenski rad i noćne smjene. Da citiram rečenicu iz jednog filma: „Prestar sam za ta sranja“.

Kako ste se naviknuli na umirovljenički život?

Umirovljenički život mi prija. U mome životu više ne postoji „ja moram“, već „ja želim, ja hoću...“ Slobodnog vremena imam na pretek za sitna i velika zadovoljstva, putovanja, druženje sa prijateljima...

Čime najčešće kratite umirovljeničke dane?

Volim voziti bicikl, ljeti se kupati i provoditi dane na obližnjem jezeru, otici na Dunav u Ilok, u Baranju gdje se kuha najbolji fiš paprikaš i piye odlično vino. Sve si to sada mogu priuštiti, jer ne moram misliti „aha, moram u noćnu smjenu, ne smijem ništa popiti...“

Može li se u Vinkovcima preživjeti sa željezničkom mirovinom?

Ja osobno mogu živjeti od mirovine. Imam sreden život, bez dugova i kredita.

Vratimo se sad par desetljeća u prošlost; koja je Vaša priča kad je u pitanju dolazak na željeznicu?

Završio sam srednju Poljoprivrednu školu i nisam bio siguran što dalje. Otac mi je radio na željeznicu, a Vinkovci su tada bili iznimno jak željeznički centar. Prometna sekacija Vinkovci u to je vrijeme stipendirala sve zainteresirane za njima potrebna zanimanja i osiguravala im radna mjesta. Javio sam se na jedan od takvih natječaja i ušao u potrebnu kvotu. Poslali su me u Zagreb na jednogodišnji tečaj za zvanje prometno transportni tehničar - prometnik vlakova. Završetkom tečaja vratio sam se u Vinkovce i bio raspoređen u kolodvor Borovo.

Kako je onda društvo gledalo na željeznicu i željezničare, odnosno kakav je bio društveni status željezničara?

U to vrijeme moji vršnjaci su većinom nastavljali školovanje na fakultetima i nitko se od njih nije otimao za rad na

željeznicu. Puno je njihovih roditelja radilo na željeznicu, a znajući kakvi su uvjeti rada, htjeli su svojoj djeci osigurati nešto bolje od toga.

Cijeli radni vijek jeiza Vas. Kako sada gledate na taj Vaš izbor; je li ispunio Vaša očekivanja ili smatrate da ste mogli bolje?

Kada danas gledam na to, znam da sam dobro odlučio. Mnogi iz moje generacije nisu uspjeli završiti fakultete, a od onih koji su završili, malo njih je uspjelo ostvariti svoje snove. Viđam ih danas razočarane i nezaposlene i znam da mi mnogi od njih zavide.

Ispričajte nam ukratko Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od dana zaposlenja, pa sve do odlaska u mirovinu?

Počeo sam raditi u kolodvoru Borovo 1978. godine. Iz tog vremena pamtim i jednu neugodnost za koju mnogi ne znaju. Naime, na dan kada sam imao autorizaciju, zaspao sam i zakasnio na vlak. Zahvaljujući šefu kolodvora i ispitnoj komisiji, dobio sam drugu priliku. Sumnjam da bi danas to

bilo moguće. Kol. Borovo nalazi se na dionici pruge Vinkovci - Erdut - Bogojevo - Novi Sad - Subotica. U to vrijeme Borovo je bio jak industrijski centar. Tamo je radilo više od 20.000 ljudi i mnogi od njih su na posao dolazili vlakom. Radilo se u 3 smjene, pa možete pretpostaviti kakva je tamo bila gužva u putničkom i teretnom prometu. Većina proizvoda otpremala se vagonima. Manevra je danonoćno radila na industrijskim kolosijecima, a u svakoj smjeni dolazio je i sabirni vlak. Osim u Borovu, radio sam i u susjednim kolodvorima na toj dionici; Bršadin, Novi Dalj i Dalj. Godine 1985. svojom voljom prelazim u kol. Zagreb RK i počinjem raditi u kol. Zagreb Klara koji je bio u sastavu tog čvora, a radio sam i u kol. Velika Gorica. Nakon nekoliko godina počinjem raditi u kol. Zagreb RK. Volio sam tamo raditi, jer je tehnologija rada tako organizirana da svaka služba u procesu rada radi svoj posao za koji je zadužena i skoro da nema praznoga hoda. Tamo sam ostao do 2008. godine kada zbog obiteljskih razloga prelazim u Prometnu sekiju Vinkovci, točnije u kol. Tovarnik gdje ostajem raditi sve do 01. 04. 2016. g. Pruga od Vinkovaca do Tovarnika bila je tada u jako lošem stanju. Od rata je prošlo skoro 15 godina i u funkciji su bile samo tračnice i kontaktne mreže. Signalizacija je bila uništena; prostorni, ulazni i izlazni signali, cestovni prijelazi bili su osigurani samo Andrijinim križem, neki od njih s rampama kojima se ručno upravljalo, skretnice su se ručno okretale i bile neosigurane... Pa ti radi u takvima uvjetima! Osim toga, prometnik je radio skoro sve, jer nije bilo pratećih službi za osiguranje i održavanje pri ruci. Nije bilo manevarske lokomotive i sastava, tako da su prometnik i skretničar radili manevru s vučnom lokomotivom. Prvih godina je radila i putnička blagajna i morali smo prodavati karte iz terniona, pisati bjelice, raditi dnevne i mjesecne zaključke. Od osam godina mogu rada u Tovarniku, mislim da sam samo dvije godine imao beneficirani radni staž, jer za to je bio mjerodavan broj vlakova koji prođu, a ne ukupan rad koji radite u kolodvoru. Ja osobno nisam radio u težem kolodvoru. Rad u Tovarniku tada je bio strašno podcijenjen. Nakon nekoliko godina je izvršen kapitalni remont pruge i kolodvora na cijeloj pruzi Vinkovci - Jankovci - Đeletovci - Tovarnik - Granica. Uvedena je telekomanda i ukinut je rad u kolodvorima Jankovci i Đeletovci. Kvarovi na signalizaciji su bili svakodnevni, pa se od Vinkovaca do Tovarnika uveo kolodvorski razmak (35km). Cestovni prijelazi bili su neosigurani, a međukolodvori nezaposjednuti, jer su stručnjaci iz Prometne sekcije htjeli biti „veći katolici od Pape“, pa su se požurili ukinuti radna mjesta...

Što bi ste od svega toga istakli kao nešto najpozitivnije i čega se uvijek rado sjetite?

Najbolje iskustvo rada na željeznicu su ljudi sa kojima sam radio i nadam se da je taj osjećaj bio obostran. Svi se rado sjećam, a s nekim od njih sam i danas u kontaktu. Kada radite u puno kolodvora kao što sam ja radio, upoznate razne „likove“. Kakvih je tu bilo „faca - legendi“! Ipak, kao najpozitivnije bih izdvojio dvije osobe iz vremena kada sam počeo raditi u kolodvoru Borovo, a to su šef kolodvora gosp. Mirko Nikolašević koji je bio iznimno čovjek; strpljiv, stručan i dobromjeran. Druga osoba je moj mentor, gosp. Milan Klipa; visok, vitak, čist i uredan, a uniforma



na njemu kao salivena. Izgledao je poput onih austro-ugarskih časnika. Od njega sam puno naučio.

Da li ste tijekom radnog vijeka imali situacija za koje biste voljeli da se nisu dogodile?

Kada je počela „najezda“ migranata, nastao je kaos. Osim redovnog posla na osiguranju prometa putničkih i teretnih vlakova, svaku smo smjenu postavljali i nekoliko putničkih garnitura za ukrcaj migranata. Ukrcaj je znao trajati satima i bilo je to poput opsadnog stanja. Policija je osiguravala ukrcaj, Crveni križ je dijelio hranu, vodu i odjeću, a TV ekipa iz cijelog svijeta došle su da o tome izvještavaju. U to vrijeme smo imali veliki kvar na signalno - sigurnosnim uređajima u kolodvoru. Zbog udara groma su izgorjeli releji, pa je područje cijelog kolodvora bilo u kvaru. Svi kolosijeci i skretnice pokazivali su lažno zauzeće. Nije se moglo rukovati sa signalima, cestovni prijelaz bio je neosiguran, a posla „preko glave“. Taj kaos trajao je mjesecima, a mi nismo imali ni beneficirani radni staž!? Zgadilo mi se to sve i tada sam odlučio otiti. To mučno iskustvo pred sam kraj radnoga staža mi zaista nije trebalo. Otišao sam s grčem u želucu.

Kakvi su tada bili odnosi među kolegama?

Odnosi među zaposlenicima u izvršnoj službi uvijek su bili dobri. Bilo je i bit će onih koji traže samo neku osobnu korist, koji zabušavaju. Ako ste nekada imali nekakav problem na poslu ili privatno, mogli ste bez problema otiti do šefa Prometne sekcije rješiti to. Bilo je međusobnog razumijevanja i poštovanja. Danas to nije moguće, jer znatno su se promjenili odnosi i postupci nadređenih prema nama. To i ne čudi kad pogledate koliko ljudi u upravljačkoj strukturi uopće nema radnog iskustva u izvršnoj službi. Oni se samo drže zakona i pravilnika, a nemaju pojma što mi radimo! Uopće nemaju sluha, a ni POŠTOVANJA za naš rad.

Neke od Vaših kolega rekli su mi da ste kao prometnik

vlakova posjedovali iznimno znanje i bili izuzetno pedantni. Što nam možete reći „u svoju obranu“?

Kroz svoj radni vijek radio sam u puno kolodvora sa različitim osiguranjem i različitim ljudima, te stekao neka iskustva koja su postala samo moja i kasnije sam ih primjenjivao u radu. Nekada me drugi nisu razumjeli, ali sam ih razuvjerio kada sam u nekim situacijama donosio ispravne odluke. Nisam se kruto držao propisa, jer većinu njih treba promijeniti zbog zastarjelosti. Inzistirao sam na nekim stvarima, pa su me neki doživljavali kao pedantnog ili kao „picajzlu“. Osobno, uvijek sam znao što želim postići, a zahvaljujući iskustvu znao sam i kako.

Pokušajte usporediti razinu znanja koju je tada imala većina Vaših kolega s ovom danas; ima li kakve razlike?

Znanje koje kolege posjeduju danas i ono koje su posjedovali kolege nekada, vrlo je slično. Znanje vas ne čini prometnikom. Kroz ovaj posao se raste, sazrijeva, stari... Iskustvo je najvažnije. Netko brzo nauči raditi, a netko na žalost nikada. Neki ljudi misle da su prepametni, pa iz tog razloga nikada ništa ni ne nauče...

Pratite li i sada kada ste u mirovinu dešavanja na željeznici?

Pratim i dalje događanja na željeznici. Mislim da su mјere koje se donose „kozmetičke“. Država kao da nema interesa. Nema tu brze zarade za „muljatore“ tipa: „A di sam ja tute?“ Kad čujete kako je u Europi, zavidite im.

Gdje vidite osnovne uzroke propadanja željeznice kao nekad vodećeg vida prijevoza?

Nestručna uhljebljena uprava na svim razinama koju nije briga za željeznicu i samo se izmjenjuju kako dođe koja politička stranka na vlast. Konkretno, ako imate nekakav osobni problem, ako želite s nekim razgovarati, nemate s kim iz razloga što vas nitko ne sluša i ne razumije, a i ne žele. Sve se svodi



na ono: „Radi i šuti“, a tako nekada nije bilo. Sve su to razlozi propadanja željeznice.

Vidite li danas tu neku moguću perspektivu?

Perspektivu vidim jedino ako nas Europa natjera, jer mi sami nismo sposobni; pravna država ne funkcioniira.

Vinkovci su danas središte Regije Istok. Može li kolodvor Vinkovci ponovo dosegnuti obim posla i status koji je imao u bivšoj državi?

Kolodvor Vinkovci je lijepo obnovljen; peroni, nadstrešnice, ali nema putnika. Dijelom je to zbog toga što je red vožnje napravljen diletantski, a dijelom zbog propadanja industrije u Vinkovcima i okolicu, te masovnog odlaska mladih u inozemstvo. Sve ono što je bilo prije, teško da će se više ponoviti...

Da li je dugogodišnji smjenski rad ostavio kakve posljedice na Vas; kako stojite sa zdravljem?

Dugogodišnji rad u smjenama ostavlja posljedice i „računi“ polako dolaze na naplatu, ali ja se opirem. Prestao sam pušiti imao već 18 godina. Treba mijenjati neke loše navike.

A čuo sam i da ste netko tko baš uživa u životu i da volite dobro društvo, sa svim onim što dolazi „u kompletu“ s tim; dobra hrana, dobro piće, dobra glazba...

Nastojim biti umjeren u svemu, ali nekada i pretjeram. Trudim se biti fizički aktivan; stalno sam na biciklu, pa pivica, pa plivanje, pa vino, pa opet bicikl... „I feel good!“ Teško je nama hedonistima!

Do odlaska u mirovinu bili ste dugogodišnji član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE. Imate li tu kakvih kontakata, zovu li Vas na sindikalna druženja?

Zovu me i ja se rado odazivam na sindikalna druženja sa bivšim radnim kolegama, jer je to prilika da se sjetimo... Puno toga smo zajedno prošli. Zahvalan sam na pozivu.

Volim vidjeti sve te ljude...

Evo nas sada na Vašem bivšem mjestu rada, točnije u kolodvoru Tovarnik. Jeste li bili koji put ovdje otkako ste otišli sa željeznice?

Bio sam u Tovarniku nekoliko puta, nešto u prolazu, a nešto i po pozivu kolega koji organiziraju godišnju feštu.

Kakav je osjećaj ponovo doći ovdje?

Volim vidjeti te ljude s kojima sam radio, ali kako sam već rekao, ostao mi je gorak okus u ustima od svega proživljenog na kraju.

Što biste Vi kao netko tko je 30 efektivnih godina proveo na željeznicu, savjetovali mlađim kolegama pred kojima su još godine željezničkog staža?

Mlađim kolegama koji odnedavno rade kao prometnici vlakova, poručio bih da ne srljavu i da ne žure u poslu, jer se tada najčešće griješi. U vrijeme dok sam radio, imao sam nekoliko mlađih vježbenika pod nadzorom i svima sam uvijek govorio da je sigurnost na prvom mjestu. Sve se ostalo može opravdati, jer papir „trpi“ sve! I kada pratиш prometnu situaciju ništa te ne može iznenaditi. Tada si spremam i možeš mirno i bez žurbe rješiti svaki problem. U žurbi se donose krive odluke. Ne žurite; bolje dočekajte mirovinu, nego otakz ili zatvor!

Za sam kraj, želite li iskoristiti ovu priliku da našim čitateljima uputite neku poruku ili pozdrav?

Želim pozdraviti sve željezničare s kojima sam danima i noćima „krvario“ i reći im da mi je u mirovinu fenomenalno, pa neka se „pojedu“ od zavisti!

Bio je to naš kolega Drago Šabić, prometnik i džentlmen...



NAŠIM DEČKIMA...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOТО: SPVH

I ove godine povodom blagdana Svih svetih, predstavnici SPVH Podružnice Našice obišli su posljednja počivališta pokojnih članova ove Podružnice, naših kolega i prijatelja Andrije Mikičića, Mate Jankovića i Zdenka Kneževića.

„Unatoč vremenu koje neumitno prolazi, svakodnevno pred nas stavljući neke nove izazove i ne dozvoljavajući nam da se puno osvrćemo na ono što je bilo, u svim onim trenucima kada evociramo uspomene na neko ljepše i sretnije doba, s ponosom se uvijek iznova sjećamo dogadaja i vremena provedenog s Vama“.

Našim dečkima, do nekog novog druženja...

U ime obitelji Mikičić, Janković i Knežević, zahvaljujemo svim kolegicama i kolegama koji čuvaju uspomenu na njihove najmilije.



Isprika

U časopisu „Na peronu“ je u broju 58, od studenoga 2016. godine, objavljen tekst pod naslovom „Mika i Giba ponovno jašu“, te u broju 59, za prosinac 2016. godine, tekst pod naslovom „Čudo u Đurđenovcu“, autora Nebojše Gojkovića.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, kao nakladnik časopisa, ispričava se Marku Brekalu i Stjepanu Trepšiću što je objavljivanjem navedenih tekstova povrijedio njihovo dostojanstvo, čast i ugled.



Film 'Park užasa' (Hell Fest), 2018.,
redatelj Gregory Plotkin

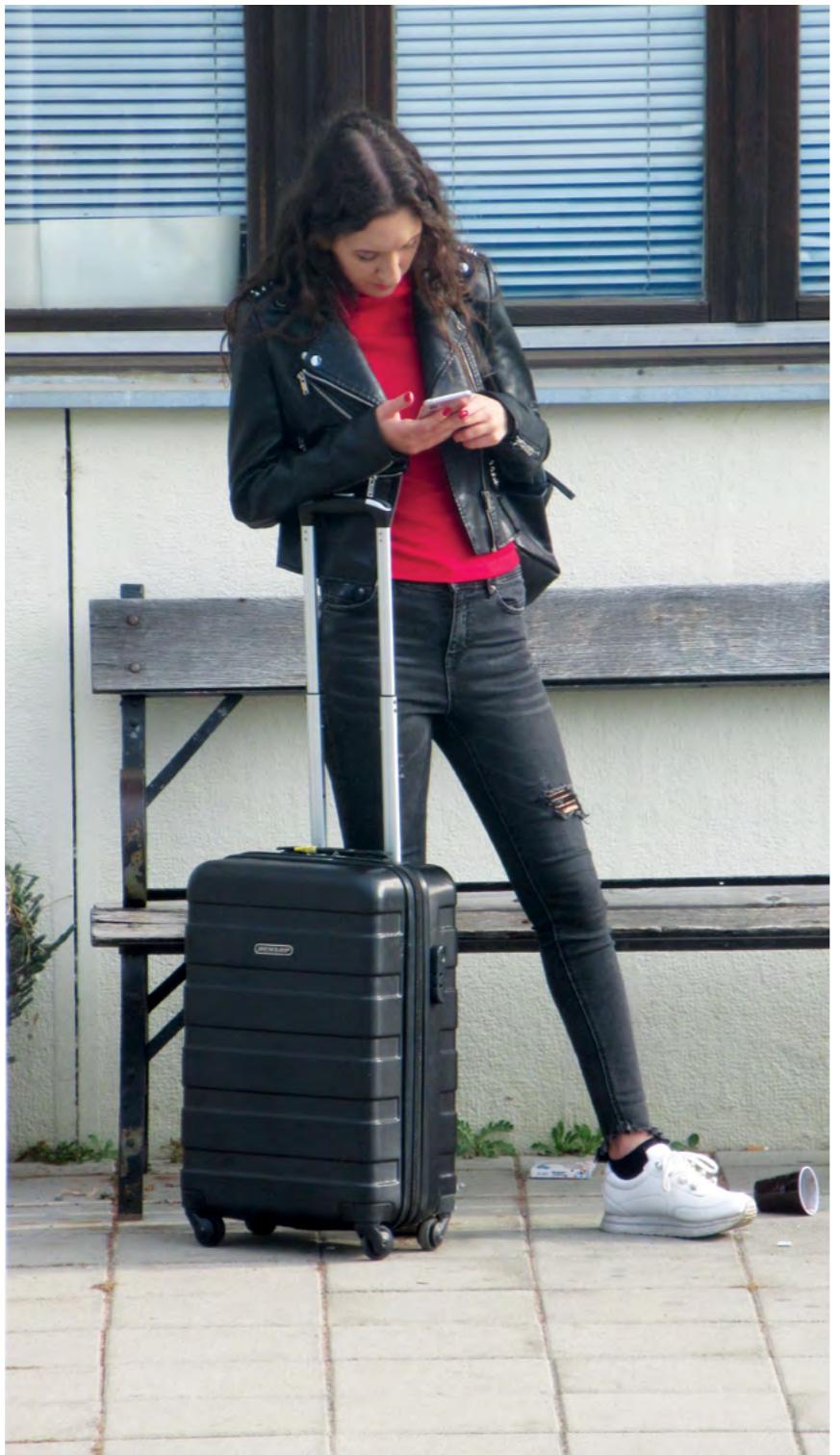
PIŠE: Robert Jukić
FOТО: Ustupio CineStar

Noć vještice je prošla, ali neke posljedice su, bar na filmskom platnu, ostale. Jedanaesti nastavak klasičnog horora 'Noć vještice' u režiji Davida Goredona Greena, čija se radnja događa četrdeset godina nakon prvijenca (1978. u režiji Johna Carpentera) kod nas nije postigao očekivani uspjeh, dok je na međunarodnoj sceni na uloženih 10 milijuna dolara do sada zaradio 152 milijuna dolara, što je odličan postotak na uložena sredstva. Jedan drugi, medijski manje eksponirani horor potihi igra u hrvatskim kinima. Radnja 'Parka užasa', osim početne scene, odigrava se u ogromnom zabavnom parku Hell Fest (u slobodnom prijevodu 'Festival pakla'). Vlasnici zabavnog parka koncentrirali su se na mlađu populaciju koja je ljubitelj horora, i u parku pripremili su niz iznenadenja, sva u funkciji plašenja publike. Umjesto originalnih rješenja, preuzeli su ikonografiju raznih horora filmova, čije bi nabranjanje zauzelo poprilično mjesto (spomenut će samo danas zaboravljenu 'Odvratnost' (Repulsion; 1965.) Romana Polanskog, u kojem iz zidova izbijaju ruke), a park raspolaže svom potrebnom scenografijom i rekvizitima kao u maskirane plaćene glumce u funkciji plašenja publike. Posjetitelji idu iz jednog u drugo područje, gdje ih čekaju iznenadenje. Za plašenje posjetitelja zadužena je ekipa maskiranih u razna vrsta čudovišta, od zombija do drugih pitoresknih kreatura. I u tome leži 'kvaka' ovog horora. Tri mlada para odluče večer provesti u Parku užasa kako bi se zabavili, međutim, njihov izlazak postat će noćna mora jer postaju mete okrutnog serijskog ubojice koji je preuzeo masku jednog od likova zaduženog za plašenje posjetitelja. A da bi stvar bila još zanimljivija, u jednom dijelu Parka je petnaestak isto tako maskiranih likova, tako da bijeg od ubojice nije jednostavan... Autori uspješno stupnjuju napetost stalnim iznenadenjima koje čekaju glavne likove. Jedna od djevojaka nije željela tako provesti večer, a kada shvati da maskirani lik koji ih prati nije bezopasan, pa pokušava uvjeriti svoje prijatelje koji joj ne vjeruju. Zanimljivo je da maska serijskog ubojice iz Parka užasa podsjeća na masku Michaela Myersa iz 'Noći vještice'. Jedna od scena odigrava se u tunelu smrti gdje se posjetitelji voze u vlakicu dok ih svako toliko nešto plavi. A u jednoj drugoj sceni iznenadeni se nađu pred jurećim vlakom. Naravno, radi se dobro napravljenoj uvjerljivoj maketi (Željeznica i film!).

'Park užasa' jedan je od boljih horora prikazanih u hrvatskim kinima. Uloženo je 'samo' 5,5 milijuna dolara, a svjetska zarada je dvostruko veća. Redatelj Gregory Plotkin ima iskustva sa žanrom horora, radio je kao montažer na odličnom akcijskom hororu 'Svjetski rat Z' (World War Z; 2013.) Marcia Forstera i režirao je horor 'Paranormalno 5' (Paranormal Activity: The Ghost Dimension; 2015.), a koji nije dospio u hrvatska kina. Osnovna karakteristika 'Parka užasa' je da se ne radi u hororu u kojem se likovi sukobljavaju s nadnaravnim silama, već im je protivnik stvarni psihopat koji uživa u strahu svojih žrtava. Takvi horori su i 'Stranci' (The Strangers; 2008.) Bryana Bertinoa, kao i nastavak 'Stranci: Nočni plijen' (The Strangers: Prey at Night; 2018.) Johannesa Roberts-a, u kojima troje maskiranih okrutno masakriraju obitelji i sve one koji im se nađu na putu. Indikativan je odgovor jednog ubojice kada ga očajna žrtva pita zašto to rade, 'A zašto ne?' kaže. Iako to nije eksplicirano, takav odgovor krije se najvjerojatnije i u motivu serijskog ubojice u 'Parku užasa', na što upućuje posljednja scena.

NULA - NASTAVAK

u skretanje by nenad katanich



**EH, KAD BI
ALKOTEST BIO
POZITIVAN
SVE BI BILO
LAKŠE.
OVAKO I
JA BIH IH
SKINUO, TO
JE NAJBOLJE
RJEŠENJE.
SAMO
PITANJE
KOLIKO ĆE
SE SINDIKAT
DIGNUTI NA
NOGE.**

Ivek je bio na janjetini s Jamezdinom i s onim od gore dogovarao kako bi se svi zajedno mogli naći s drugom Buzdovanom. Da malo ispisuju kakve su informacije i što se spremi. Ivec, vidjevši da ga zove šef susjednog malog kolodvora okrenu očima. Kud sad, davež živi, ali ipak poslušan i dobar izvor informacija iz baze. Ivec se osmjejnu sjetivši se da je čuo kada ga on zove obavezno ustane, pozorno stane i za vrijeme razgovora drži službenu kapu na glavi. Jamezdin natoči po još jednu, Ivec spusti cigaru i javi se na mobitel:

- Oprostite što vas smetam, ali moram, iako možda nije pravi trenutak - molečivo počne šef;
- Reci šefe susjednog malog kolodvora - Ivec će s uzdahom;
- Ma ne bih vam smetao, ali zaista je važno...
- Reci, više! - Ivec već gubi strpljenje i otkopčava kragnu na košulji i otpušta kravatu;
- Nula - šapne šef;
- !?
- Dao je nulu - i dalje šapčući;
- Što? Tko? Kakvu nulu?
- Za dopuštenje!
- Kakvo dopuštenje, šefe, zbrojite se više - Ivec nervozno otpi gutljaj gemišta.
- Zbog kvara na ŽCP-u promet ide u kolodvorskem razmaku. Nikola je za dopuštenje dao kontrolni broj NULA. N-U-L-A. I moj prometni je opremio vlak. Da ga alkotestiram i udaljim? Ivec je zakolutao očima, šećer i tlak su mu sigurno odletjeli u nebo. Što sad? Ova situacija je došla u najgore vrijeme. Taman kad od Buzdovana treba ispitati što ima i da li mu se možda stolica

trese s novom reorganizacijom. Kako to riješiti? Najbolje da odmah digne dreku na šefa dok vidi što će.

- Što? Još ga nisi alkotestirao? Pa što čekaš? Da ti ja dođem u mali kolodvor odraditi tvoj posao?
- ali gosp on Ivec, da ga udaljim?
- Što me pitaš a još nisi napravio niti alkotest!

Eh, kad bi alkotest bio pozitivan sve bi bilo lakše. Ovako i ja bih ih skinuo, to je najbolje rješenje. Samo pitanje koliko će se sindikat dignuti na noge. Zato je upitao Jamezdinga. Jamezdin je samo nezainteresirano frknut nosom jer to nisu njegovi članovi. Samo daj - rekao je Ivecu mislivši kako će i ova situacija biti solidan udarac onima iz drugog sindikata, inače u biti samo leglu filozofa i bundžija. Šef u malom kolodvoru panično je tražio uređaj za alkotest. Grašći znoja su mu probijali čelo i već vidno ovlažili rub kape. Ali je nije htio skinuti. Ipak je to bila službena akcija i to najvišeg ranga. Koga će sada zvati u službu? Sreća da nije otiašao danas ranije s posla. Vidiš kakva se nesreća desila.

Ivec je također razmišljao što da radi. Bar da kod obojice prometnika alkotest bude pozitivan, onda je lako. A što ako ne? Ipak bi se trebao savjetovati s nekim iznad sebe, a da Buzdovan niti slučajno ne sazna da on nije siguran kako postupiti u ovoj situaciji. Ipak mora kontaktirati direktora:

- Oprostite što vas smetam, ali moram, iako možda nije pravi trenutak - molečivo počne Ivec;
- Reci Ivec - direktor će s uzdahom;

- Ma ne bih vam smetao, ali zaista je važno...

- Reci više! - direktor već gubi strpljenje i otkopčava kragnu na košulji i otpušta kravatu;
- Nula - šapne Ivec;
- !?

- Dao je nulu - i dalje šapčući;

- Što? Tko? Kakvu nulu?

- Za dopuštenje!

- Kakvo dopuštenje, Ivec, zbrojite se više - direktor nervozno otpi gutljaj kave.

- Zbog kvara na ŽCP-u promet ide u kolodvorskem razmaku. Prometnik iz velikog kolodvora je za dopuštenje dao kontrolni broj NULA. N-U-L-A. I prometnik iz malog susjednog kolodvora je opremio vlak. Da ga kažem šefu kolodvora da ga alkotestira i udalji?

Direktor je zakolutao očima šećer i tlak su mu sigurno odletjeli u nebo. Što sad? Ova situacija je došla u najgore vrijeme. Taman kad od Buzdovana treba ispitati što ima i da li mu se možda stolica trese s novom reorganizacijom. Kako to riješiti? Najbolje da odmah digne dreku na Ivecu dok vidi što će.

- Što? Još ga nisi alkotestirao? Pa što čekaš? Da ti ja dođem odraditi tvoj posao?

- ali gosp on direktor, da ga udaljim?

- Što me pitaš a još nisi napravio niti alkotest!

Što se za to vrijeme događalo u velikom kolodvoru?

{nastavak slijedi}

VLAK S NAJPOVOLJNIJIM UREĐAJIMA JE STIGAO!



HUAWEI
P20 LITE



HUAWEI
P20 64GB
BLACK



HUAWEI
P - SMART



SAMSUNG
GALAXY A7



SAMSUNG
S8

POSEBNA BOŽIĆNA PONUDA ZA ČLANOVE SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA



Tarifni model	FLEX VPN XL, 100 minuta, 0 SMS, 500MB	FLEX VPN XL, 100 minuta, 0 SMS, 3GB	VPN za sve M	VPN za sve L
<u>Huawei P SMART</u>	398,00 kn	18,00 kn	-	-
<u>Huawei P20 Lite</u>	-	398,00 kn	18,00 kn	-
<u>Huawei P20 64 GB</u>	-	-	798,00 kn	-
<u>Samsung Galaxy A7</u>	-	498,00 kn	18,00 kn	-
<u>Samsung Galaxy S8</u>	-	-	1.498,00 kn	18,00 kn

Detaljne informacije možete dobiti kod povjerenika SPVH na vašem području. Ponuda vrijedi do kraja 2018. godine ili do isteka zaliha



ŽIVJETI ZAJEDNO