



POBUNA ŽELJEZNIČARA PROTIV

Manevristi, vlakovođe, skretničari... ogorčeni su jer su u programu restrukturiranja, kažu, oni glavna meta otkaza

PIŠE: JOSIP BOHUTINSKI

Osam zamjenika šefova regionalnog područja za vuču, 13 voditelja područne vuče, 59 nadzornika vuče, 11 instruktora vuče... radna su mjesta u novom pravilniku o organizaciji HŽ Carga koja protivnici otpuštanja u toj posrnuloj državnoj tvrtki navode kao jedan od argumenata u prilog svojim tvrdnjama da su neki zaštićeni od otkaza, dok se druge nemilosrdno otpušta. A ti zaštićeni, tvrdi Cargov pokret otpora, jesu – strojovođe. Sva navedena radna mjesta, naime, zauzeli su strojovođe kojih će, nakon što Uprava HŽ Carga otpusti, po naredenju resornog ministra Siniše Hajdaša Dončića, 804 radnika, u toj tvrtki biti 520 od ukupno 1500 zaposlenih. Strojovođe imaju svoj sindikat koji je jedini potpisao novi kolektivni ugovor (KU) s upravom i koji jedini odobrava novi pravilnik.

“Pokolj” u pravilniku

Manevristi, vlakovođe, skretničari... okupljeni su u dva sindikata vrlo sličnih imena – Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara, koji nisu pristali na novi KU, a izričito se protive i novom pravilniku jer tvrde da je uprava napravila “pokolj”, primjerice, manevrista, čiji je broj srezala sa 289 na 138, a sve kako bi zaštitila strojovođe čiji je broj smanjila za svega 39, sa 559 na 520. Pritom navode da je za strojovođe čak sačuvano 25 vozača koji ih dovoze do radnog mjesta i s njega odvoze. Oporbeni sindikati kao argument svojim tvrdnjama da su strojovođe preuzeli Cargo navode i primjere inozemnih cargo prijevoznika u kojima





“ZAŠTIĆENIH”

SPORNI KRITERIJI ZA ODABIR VIŠKA RADNIKA

U HŽ Cargu na jednu lokomotivu imaju osam strojovođa, a njih do posla vozi 25 vozača



Kod utvrđivanja viška nisu se poštovali zakonski kriteriji, a na čudan su se način popunjavala ispražnjena radna mjesta

ZORAN MARŠIĆ, SZH



Ne provodimo diskriminaciju ni nad jednom strukturom zaposlenika. Udio strojovođa je 27 posto

DANIJEL KRAKIĆ, UPRAVA



Na žalost, nitko drugi ne može voziti vlak. Potrebno je koliko je potrebno. Cilj je osigurati još tereta i povećati broj strojovođa

NENAD MRGAN, SSH

na jednu lokomotivu ide 1,3 strojovođe (DB Schenker Rail) ili 1,9 (SBB Cargo), dok u HŽ Cargu na jednu raspoloživu lokomotivu, a ukupno ih je 65, ima čak osam strojovođa.

Navode i primjer pruge Zagreb – Tovarnik, duge 292 kilometra, na kojoj je raspoređeno 195 strojovođa i njihovih pomoćnika. No zato će s druge strane, tvrde, cijelo Međimurje ostati bez manevarskog sastava. Tako bi vlakove u Čakovcu trebao sastavljati, prema novom Pravilniku, manevrist iz Varaždina, a ondje je samo jedan u smjeni pa se pitaju kako će istodobno biti na dva mjesta. Ali zato je, nabrajaju dalje, u Varaždinu, u kojem su prosječno raspoložive jedna do dvije lokomotive, sistematizirano 19 strojovođa i pomoćnika strojovođa.

Slično je, kažu, i u Pločama, u kojima na prosječno raspoloživih jednu do dvije lokomotive prepolovljen broj manevrista, ali je zato sistematizirano 28 strojovođa, pet nadzornika vuče i jedan instruktor vuče.

Stoga protivnici ovakvog restrukturiranja u Cargu tvrde da će biti uludo utrošeno 230 milijuna kuna na otpremnine onih koje su proglašeni viškom, a među njima su, primjerice, i invalidi rada sa sedmero djece.

U SHŽ-u i SŽH smatraju da će mnogi od onih koji su proglašeni viškom dobiti tužbe protiv Carga.

– S ministrom Hajdašem Dončićem dogovorili smo da će jedini kriterij kod otpuštanja biti količina posla. No sve što se događalo poslije toga nema veze s tim dogovorom. Pri utvrđivanju viška nisu se poštovali zakonski kriteriji, a na čudan su se način popunjavala ispražnjena radna mjesta na kojima sad rade ljudi bez ikakva znanja i iskustva – upozorava Zoran Maršić, predsjednik SZH.

U upravi HŽ Carga tvrde da ne provode diskriminaciju ni nad jednom strukturom zaposlenika. Navode da će prema novom pravilniku o organizaciji udio strojovođa u ukupnom broju zaposlenih biti 27,6 posto, a na usporedbi s inozemnim cargo prijevoznicima kažu da treba uzeti u obzir vrstu vozila, uvjete vožnje i opremljenost željezničke strukture, kao i obvezu poštovanja zakona.

U upravi, koju u biti čini samo Danijel Krakić, za vozače kažu da oni, uz

ostale poslove, voze i druge radnike, pa tako i strojovođe na smjene koje počinju izvan mjesta stanovanja ili zbog nastalih neurednosti u prometu. Što se Međimurja tiče, Krakić navodi da će se manevarski rad ondje obavljati manevarskom lokomotivom koja je stacionirana u Varaždinu jer opseg poslova na tom području nije dovoljan za jedan manevarski sastav. U Varaždinu su, tvrdi, raspoložive četiri lokomotive, kao i u Pločama. Nenad Mrgan, predsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH), ističe da se broj strojovođa utvrđuje temeljem izrade voznog reda, a da je pravilnikom njihov broj smanjen kako bi i oni podnijeli teret, pa će se sve to odraziti kroz prekovremeni rad strojovođa koji će ostati.

Previše blagajnika

Mrgan navodi da je dosad u Cargu bilo previše transportnih skladištara (180), robnih blagajnika (114), kolodvorskih blagajnika (40), vlakovođa (230) pa da zato na tim mjestima dolazi i do najvećeg smanjenja broja radnika. Za velik broj strojovođa po lokomotivi kaže da su to prazne i neproverene priče te da je cilj da lokomotiva vozi 24 sata, ali da se ne može računati da će jedan strojovođa voziti tu lokomotivu 24 sata.

– Na žalost, nitko drugi ne može voziti vlak. Potrebno je koliko je potrebno. Cilj je da se osigura još tereta i da se poveća broj strojovođa jer tada posla ima i za druge radnike. Ako se, primjerice, broj strojovođa smanji za 100, onda to znači da nema vlakova. A to dalje znači da kući mora otići barem 300 radnika drugih zanimanja – odgovara Mrgan na optužbe da je novi pravilnik o organizaciji HŽ Carga donesen kako bi se zaštitili strojovođe.

**OPORBENI SINDIKATI
TVRDE DA U STRANIM
PRIJEVOZNICIMA NA
JEDNU LOKOMOTIVU
IDU SAMO 1,3
STROJOVOĐE**