

"Da nije 'repova' podmirili bismo sve obveze, pomoći će nam povrat imovine"

HRVATSKA 4.4.2019. 22:01



 Gordan Žurga, direktor HŽ Carga/ Tomislav Miletić/PIXSELL

 Suzana Varošaneć

Ukupna slika i proces daljnjeg restrukturiranja predstavljaju odmicanje od prijetnje stečaja te stabilizaciju poslovanja.

Direktor HŽ Carga Gordan Žurga u prvom razgovoru za medije otkad je preuzeo mandat u ožujku 2018. govori o zadnjim poslovnim rezultatima, uvjetima poslovanja na liberaliziranom tržištu, restrukturiranju i velikoj imovini koja će im pripasti.

Kakvi su zadnji rezultati?

Financijska izvješća za 2018. su u postupku utvrđivanja, no može se reći da je HŽ Cargo ostvario gubitak na razini 2017., ali ne mojom krivnjom, već zbog činjenice što prijašnja Uprava nije realno izrazila troškove u 2017., nego je veći dio troškova prebačen u 2018. Statusnom promjenom društva Agit i temeljem njegova izvješća za osam mjeseci 2018. utvrđen je gubitak od cca 12 mil kuna, koji je prikazan i u financijskim izvješćima HŽ Carga. Ukupna slika i proces daljnjeg restrukturiranja predstavljaju odmicanje od prijetnje stečaja te stabilizaciju poslovanja. Ključno nam je što u zadnjih osam mjeseci poslovni prihodi

razinama Društva. Trend je i smanjivanja materijalnih troškova i troškova plaća odlaskom 150 radnika koji su bili višak i s kojima je zaključen sporazumni prestanak ugovora o radu na prijedlog poslodavca.

Prema zadnjim istupima u javnosti predsjednika Sindikata strojovođa može se zaključiti da praktički on upravlja HŽ Cargom. Kako to komentirate?

Riječ je o reprezentativnom sindikatu kod nas te partneru u kolektivnim pregovorima u kojima nastojimo biti korektni prema svima. Što se tiče teze da taj sindikat upravlja sa svim upravama, ističem da sa mnom ne upravlja, kao što vjerujem da nije bilo slučaj ni s prethodnim upravama. HŽ Cargom upravlja Uprava – direktor društva kojeg je imenovala Skupština HŽ Carga. Imamo plitku organizacijsku strukturu u kojoj je u vrhu 8 ljudi. Na svim upravljačkim razinama došlo je smjene generacija i danas oko 30-ak radnika vodi HŽ Cargo.

Je li HŽ Cargo u povlaštenom položaju u odnosu na druge prijevoznike s obzirom na ogroman dug koji ima prema HŽ Infrastrukturi za iskorištene trase i isporučenu električnu energiju za vuču vlakova? Drugi prijevoznici kažu da si takav luksuz ne mogu priuštiti jer bi im HŽI uskratio pristup infrastrukturi?

Mi bismo 100% servisirali obveze da nema naslijeđenih obveza od prijašnjih Uprava. Unatoč tome, u mom mandatu HŽI-ju je uplaćeno 60 milijuna kuna. Pripreme za novi sporazum oko podmirenja obveza su u tijeku, što se preklapa i s pitanjem imovine jer je HŽI dužan državi, a država nama, primjerice za infrastrukturni pojas. Tako je prostor Zagrebačke obale (gradi se u Rijeci) država proglasila infrastrukturnim dobrom, no Cargo daje suglasnosti samo za pravo građenja, a ne odricanja od prava vlasništva, jer ne odustajemo od tog prihoda od imovine koji će biti golem. U sklopu pokrenutog projekta upravljanja imovinom u tijeku je rješavanje imovinskopravnih pitanja između članica HŽ koje su se razdvojile, pa se samo za dosad raščlanjenu imovinu vrijednost procjenjuje na oko pola milijarde kuna, a ukupno se govori i o 1,5 milijardi kuna. Već smo kroz prvu 'rundu' zatražili obeštećenje od 140 milijuna, a za određenu imovinu smo ishodili tabularne isprave i zahtjev za uknjižbu prava vlasništva, što je u postupku rješavanja.

Znači li to da smatrate da temeljno poslovanje i prihodi koji se tako ostvaruju stoga nisu bitni za servisiranje starih dugova?

Smatramo da nas treba obešteti.

Kako se u tom kontekstu možete realno pozicionirati u uvjetima liberaliziranog tržišta u odnosu na privatne operatere?

Cargo se prilagodio tržištu. Borimo se za svoj dio kolača i isplatu plaća koje iznose 20 milijuna kuna mjesečno. Možemo čak govoriti i o povlaštenom položaju privatnih tvrtki jer prilikom otvaranja pruge nakon remonta naši vlakovi stoje, dok vlakovi privatnih operatera u velikom broju slučajeva imaju prednost.

Koja su odstupanja od plana restrukturiranja i u kojoj je fazi kredit Svjetske banke od 41 mil eura, s

radnika izvršnog osoblja, prosječna dob je 48 godina, a ukupno ih je 1500. Potreba lokomotiva i strojnog osoblja određuje se prema važećem voznom redu i broju vlakova, uvažavajući pri tome sve zakonske odredbe, odredbe ugovora o radu i kolektivnog ugovora. Trenutni prosječan broj strojovođa po lokomotivi je 5,08, u što je uračunat gubitak radnog vremena zbog godišnjih odmora i bolovanja. Na potreban broj osoblja loše utječe činjenica da pojedinim prugama HŽ Cargo vozi u dvosjedu zbog parametara pruge i tehničkih specifikacija vučnih vozila, nepokrivenosti određenih dionica radiodispečerskom vezom, brojnim radovima i zatvorima pruga. Ukupno su preko zajma Svjetske banke napravljene s revizije na oko 2500 vagona, a kroz tri godine bit će ih obnovljeno još oko 2400.

Koliko ostali prijevoznici imaju lokomotiva?

Taj podatak mi nije poznat, ali ističem da su ključni vagoni jer vlada velika nestašica u Europi. Koriste vagone u najmu, dok HŽC s 5326 vagona ima 'obiteljsko srebro' koje nastojimo sačuvati. U uvjetima navedene nestašice uz manje količine tona prevezenih tereta, ostvarujemo viši prihod, a po sistemu 'nije bitan broj noćenja, nego prihod ostvaren po pojedinom gostu'. Težimo voziti isplativiju robu poput žitarica i derivata te intermodalnom prijevozu, čime se ostvaruje viši prihod.

Zašto se nije moglo udovoljiti zahtjevu za obavljanje usluga manevriranja jednom prijevozniku u Bakru, dok drugomu tu uslugu pružate gotovo svakodnevno? Čuli smo i da na kolodvoru Virovitica Cargo ima manevarsku lokomotivu i osoblje koje praktički ništa ne radi, ali odbijate uzeti 1500 eura po vlaku za uslugu postavljanja vagona u silos na utovar?

Što se tiče pružanja usluge u kolodvoru Bakar, radi se o prijevozniku s kojim HŽ Cargo ima ugovor o poslovno tehničkoj suradnji i ugovor o pružanju manevarskog rada te po tome postoji ugovorna obaveza pružanja određenih usluga. Radi se o količinama prijevoza koje su značajne za poslovanje HŽ Carga. Stoga nije mjerljivo pružanje usluga prema ugovoru s prijevoznikom s kojim HŽ Cargo ima potpisan ugovor i sporadično pružanje usluga prema prijevozniku koji povremeno zatraži uslugu. Rad manevre u kolodvoru Virovitica pruža se prema raspoloživosti kapaciteta i mogućnosti pružanja usluge. Inače, obaveza HŽ Carga nije pružanje sekundarnih usluga drugim prijevoznicima kako bi im se omogućilo ostvarenje primarne djelatnosti koja donosi glavninu prihoda, dok sekundarna usluga proizvodi velike troškove i gubitak prijevoznih i ljudskih kapaciteta, a ujedno nije adekvatno vrednovana.

Postoji li između HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza ugovor o međusobnom pružanju produkcijskih usluga, a ako postoji, nije li takav ugovor protivan tržišnom natjecanju jer drugim prijevoznicima nije omogućeno sklapanje takvog ugovora s HŽ Cargom?

Ugovor ne postoji, radi se o sporazumu koji je istekao 31. prosinca 2018., a preuzet je od ex društva HŽ Vuča Vlakova.

Zbog čega HŽ Cargo ne prihvaća opciju prijevoza žitarica s privatnim vagonima iz hrvatskih silosa? Naime, prema svim pokazateljima takve bi prijevoze mogli obavljati po konkurentnim cijenama, no navodno odbijate zbog poslovne odluke da se prijevoz obavlja vlastitim vagonima, pri čemu kad bi ih koristili u te svrhe problem je jer imaju malu nosivost?

u kojima se osim u željezničkim vagonima paralelno nudi mogućnost otprema i u privatnim vagonima kada za isto postoji interes korisnika prijevoza. Činjenica je da u situacijama kada imamo mogućnost i utjecaj na izbor vrste i vlasništva vagona, dajemo prednost prijevozima u vagonima u svojem vlasništvu, za koje plaćamo troškove održavanja, a također ostvarujemo i prihod kroz naplatu RIV najamnine kada vagoni prometuju izvan granica Hrvatske. HŽ Cargo prijevoze ugovara u svojim voznim sredstvima što vučnim što vučenim. Dio operatera rade svoju produkciju sami, a sa svih sedam operatera surađujemo po oglašenom cjeniku i u mjeri u kojoj imamo slobodnih kapaciteta. No, ako nam dio njih uzme posao po damping cijenama, onda neka ga odrade sami na pojedinim silosima, bez da mi za njih obavljamo manevarski posao. To je strateška odrednica koja rezultira s povećanjem prihoda.

Planirate li osnivanje prijevozničkih tvrtki u okruženju?

Osim suradnje sa svim željeznicama u okruženju kao nacionalnim operaterima, a isto i s privatnim prijevoznicima u drugim zemljama, zasad nemamo drugih planova. Završavamo 'repove' vezane za dugovanja. Sa ŽFBiH je potpisan sporazum za otplatu 7 milijuna eura prema Agitu. U tijeku je još rješavanje s Bugarskom i Rumunjskom, ali to su mali iznosi.

Zašto ističete razliku s aspekta da ste 'nacionalni' operater na otvorenom tržištu?

Jedini možemo obaviti velike poslove. Tako smo se jedini i javili na natječaj za prevlačenja tereta s brodova na Adriatic Gate Terminalu. Dosad smo se micali određenim operaterima, a to više nećemo raditi i tražimo redovne slotove. Imamo cilj raditi do 13 vlakova tjedno s tog terminala. Usto, radimo i nove vidove prijevoza, a novi smjer je primjerice Rijeka – Bratislava.

Radije u staro željezo nego rivalu

Čuli smo da je Rail Cargo Group u više navrata iskazala interes putem pisma namjere upućenog HŽ Cargu za unajmljivanje nekoliko istosmjernih električkih lokomotiva koje su nakon izmjene sustava na riječkoj pruzi od prosinca 2012. postale nepotrebne. Umjesto da se dio tih lokomotiva stavi u funkciju za potrebe RCG-a u Sloveniji, one su odlukom Uprave HŽ Carga navodno izrezane i prodane u staro željezo. Je li točno?

Odlukom Uprave izrezan je dio lokomotiva koje su bile u lošem stanju, dio boljih lokomotiva ostao je u voznom parku HŽ Carga, a dio je kulturno dobro. Strateški gledano, nismo spremni davati privatnom operateru lokomotivu na 10.-om koridoru.

Ključne riječi [HŽ Infrastruktura](#) [HŽ Holding d.o.o.](#) [HŽ Cargo](#) [Gordan Žurga](#)