

Sindikat hrvatskih željezničara, Zagreb, Strojarska 17

Sindikat željezničara Hrvatske, Zagreb, Trg Francuske Republike 13

Sindikat infrastrukture HŽ, Zagreb, Ulica kneza Branimira 6

Broj: 878/15 I.F.

U Zagrebu, 2. 12. 2015.

Hrvatska demokratska zajednica

Socijaldemokratska partija Hrvatske

MOST nezavisnih lista

Istarski demokratski savez

Samostalna demokratska srpska stranka

Hrvatska demokratska stranka Slavonije i Baranje

Stranka rada i solidarnosti

Živi zid

Narodna stranka Reformisti

Zastupnici nacionalnih manjina u Hrvatskom državnom saboru

Poštovani čelnici parlamentarnih stranaka,

Poštovani zastupnici u Hrvatskom državnom saboru,

Ponajprije, u ime više od 70 % sindikalnog člankstva HŽ-a, koliko okupljaju naša 3 sindikata, čestitamo Vam na izboru u najviše predstavničko tijelo Republike Hrvatske.

Obzirom da su u tijeku pregovori o reformama, koje su uvjet za sastavljanje Vlade, obraćamo Vam se, kako bismo ukazali na potrebu boljeg gospodarenja željezničkim sustavom, ali i na nužnost modernizacije željeznica, ponajprije obnove i modernizacije objekata željezničke infrastrukture, bez čega će željeznica u Hrvatskoj sve više gubiti smisao postojanja.

Osamostaljenjem RH, Hrvatske željeznice zapošljavale su 44000 radnika te su prevozile 36 mln tona robe i 40 mln putnika godišnje.

Danas društva podijeljenog HŽ-a zapošljavaju nešto više od 13000 radnika, no prevoze svega 9 mln tona robe i 22 mln putnika godišnje.

Istina je da je rat doveo do prekida prometnih tokova, kao i da je uništena industrijska proizvodnja, no s druge strane, u međuvremenu je robna razmjena u svijetu višestruko povećana, a Hrvatske željeznice imaju veliki potencijal u tranzitu robe preko morskih luka i preko međunarodnih koridora, naročito sada, nakon proširenja Sueskog kanala i izgradnje željezničkog tunela ispod Bospora.

Smatramo da glavni razlog tolikog gubitka udjela prevezene robe i putnika leži u činjenici što država ne ispunjava svoju obvezu da održava, obnavlja i modernizira željezničku infrastrukturu. Tako je država, u dva posljednja Nacionalna programa željezničke infrastrukture, koje je donio Hrvatski državni sabor, u ceste uložila 110 % planiranih sredstava, a u željeznice svega 10 % planiranih sredstava. Pri tome je već i planiranje bilo mnogo više usmjereno u cestogradnju.

Iz navedenih razloga, danas redovni remont pruga kasni na 1700 km, u odnosu na ukupno 2800 km željezničke mreže RH. Na mnogim prugama, na kojima se prije 100 godina, prometovalo brzinama 120 i 140 km/h, sada se prometuje brzinama 60 i 40 km/h. Svake godine smanjuju se dozvoljeni osovinski pritisci, a stanje skretnica sve više ugrožava sigurno odvijanje željezničkog prometa. Svake godine gube se mnogi životi na nedovoljno zaštićenim željezničko-cestovnim prijelazima.

Europska unija obvezala je sve članice da u narednom razdoblju 50 % roba maknu s ceste. Bez obnovljene, moderne željezničke infrastrukture, to neće biti moguće. A u 2015. ulaganje u obnovu pruga dodatno je smanjeno i to, u odnosu na 2013. i 2014. za 50 %. Ukoliko se taj trend ne promijeni, ukoliko se ne intenzivira obnova i modernizacija pruga, država će se suočiti s kaznama Europske unije.

Moramo ukazati na nepostojanje dugoročnih razvojnih planova kao na glavni problem uslijed kojeg se sve svodi na pojedinačne pa čak i osobne interese političkih opcija koje su trenutno na vlasti. U narednom razdoblju nužno je postići politički konsenzus na kojem bi se temeljili dugoročni planovi razvoja željezničkog prometa i planovi razvoja željezničke infrastrukture. Ovakvo postupanje polučilo bi razvojnu stabilnost i jasne smjernice ulaganja kako iz vlastitih sredstava tako i za povlačenje sredstava iz fondova EU.

Liberalizacijom željezničkog robnog prijevoza, HŽ Cargo dobio je konkurenciju malih, fleksibilnih tvrtki, zainteresiranih samo za visokoprofitne prijevoze. Gubitkom dijela takvih prijevoza, HŽ Cargo će još teže moći nuditi uslugu prijevoza pojedinačnih vagonskih pošiljaka, na kojima nema velike zarade, no važna je za mala i srednja poduzeća.

Na propaloj željezničkoj infrastrukturi prijevoz robe željeznicom, uz smanjeni prijevozni kapacitet, mnogo je skuplji, nego što bi bio da su pruge održavane barem na razini na kojoj su izgrađene. Na takvoj željezničkoj infrastrukturi HŽ Putnički prijevoz cestovnim prijevoznicima više ne može konkurirati voznim vremenom i cijenom prijevoza, no još nepovoljnije je to što se, uslijed smanjene propusne moći pruge, više ne može podesiti red vožnje koji bi odgovarao putnicima.

Pored neispunjavanja obveze države da održava željezničku infrastrukturu, što je glavni razlog loših poslovnih rezultata, evidentno je da postoje mnogi problemi u upravljanju željezničkim sustavom, za što je odgovorna Vlada.

Ponajprije, došlo je do nepotrebne podjele željeznice na 4 matična društva i niz kćerinskih društava, iako je prema direktivama EU bila dovoljna i računovodstvena podjela. Na taj način razoreno je tehnološko jedinstvo željezničkog sustava i bitno smanjena efikasnost i kvaliteta usluge.

Nakon toga, najprije je osnovan HŽ Holding, ali naopačke, tako da su podijeljena društva bila osnivači Holdinga, a čelnici uprava društava, sami su sebe imenovali u upravu HŽ Holdinga!!!

Kasnije je HŽ Holding sasvim ugašen. Nakon gašenja Holdinga, podijeljena Društva HŽ-a ponašaju se kao rogovi u vreći, zato što nema zajedničkog strateškog planiranja i upravljanja, a svaka uprava isključivo gleda vlastiti poslovni rezultat. U mnogim slučajevima pojedino društvo, radi male vlastite koristi, spremno je drugim društvima nanijeti nerazmjernu štetu, što se svakodnevno događa. Teoretski, ulogu Holdinga trebalo je preuzeti resorno Ministarstvo, no ono je posve podkapacitirano, bez ijednog iskusnijeg željezničara na rukovodećim dužnostima. A kada bi i imalo kapacitete, ostaje problem što Ministarstvo nema pravo donositi poslovne planove i odluke društava HŽ-a.

Pored nedovoljnog investiranja u modernizaciju i ovo malo posla na obnovi pruga, koji se dijelom financira bespovratnim sredstvima Europske unije, izvode stranci, iako je u cijelom svijetu nepisano pravilo da je izvođenje državnih investicija rezervirano za domaće izvođače.

Krajnjom nesposobnošću, ili štetočinstvom dosadašnjih Vlada, tri dosadašnja velika projekta obnove dionica pruge Vinkovci-Tovarnik, Okučani-Novska i zamjene signalnih uređaja na Zagreb Glavnom kolodvoru, izvodili su stranci, čime je naša operativa izgubila više milijardi HRK. Također, gradnja dionice pruge Sveti Ivan Žabno-Gradec, povjerena je stranom izvođaču, dok su domaće Pružne građevine eliminirane iz mogućnosti natjecanja.

Pružne građevine, odlukom HŽ Infrastrukture, a po naredbi, ili uz suglasnost Vlade, također su eliminirane iz mogućnosti natjecanja za izvođenje velikog projekta, obnove postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo-Križevci, vrijednosti 1,2 mlrd HRK. Najpovoljniju ponudu dale su tvrtke koje su u javnosti prikazane kao domaći konzorcij, kojeg međutim čini dio tvrtki u stranom vlasništvu. Potpuni je apsurd to što su Pružne građevine eliminirane radi tzv. sukoba interesa, iz razloga što je HŽ Infrastruktura kao korisnik sredstava Europske unije, također državna tvrtka i vlasnik Pružnih građevina. Naime, tzv. domaći konzorcij, koji je dao najpovoljniju ponudu, kao glavnog podizvođača angažira također državnu tvrtku, kćerinsko društvo Njemačkih željeznica. Kćerinsko društvo Hrvatskih željeznica na hrvatskim prugama ne smije raditi, ali kćerinsko društvo Njemačkih željeznica, može raditi. Radi takvog apsurdna oko 1000 radnika Pružnih građevina već je ostalo bez posla, a otkazi se pišu i dalje.

Nakon niza godina borbe za modernizaciju voznog parka HŽ Putničkog prijevoza, napokon je došlo do nabavke novih, modernih motornih vlakova i to od domaćeg proizvođača, za što smo se i mi zalagali. Naručena su 22 vlaka, vlakovi stižu i čine se kvalitetnima. HŽ Putnički prijevoz želi kupiti još barem 10 dizel motornih vlakova. Nadamo se da će se pronaći način da se posao realizira, jer HŽ Putnički prijevoz vlakove treba. No isto tako, nadamo se da će ti vlakovi biti nabavljeni pod povoljnijim uvjetima.

Cijena naručenih vlakova nešto je viša od cijene takvog vlaka na svjetskom tržištu, za što, po našem mišljenju, ne može biti nikakvog opravdanja. Naime, plaće radnika domaćih proizvođača mnogo su niže od plaća radnika u razvijenim europskim zemljama gdje se proizvode usporedivi vlakovi pa sumnjamo da razliku u cijeni zadržavaju uvoznici dijela komponenti vlaka, kao vlastiti ekstra profit. No još veći je problem to što su uvjeti financiranja za kupca realno neprihvatljivi, budući da je kamata HBOR-a 6,5%. Prijevozom putnika na ovako lošim prugama, ne može se zaraditi za otplatu vlakova i za tako visoke kamate. Kako domaći proizvođač nije izvezao još niti jedan takav vlak (prototip koji je kupila Željeznica Federacije BiH, nije plaćen te ga je kupac pokušao vratiti), bojimo se za budućnost proizvodnje, a onda u pitanje dolazi i osiguranje rezervnih dijelova za održavanje nabavljenih vlakova.

Smatramo da je hvalevrijedno što postoji domaća proizvodnja tako složenog industrijskog proizvoda, kao što je moderni putnički vlak, no također smatramo da proizvođač mora osigurati konkurentnu cijenu i povoljno financiranje, bez čega će se proizvodnja ugasiti, a nove stotine radnika završiti na ulici. Ukoliko aktualni management proizvođača to nije u stanju, smatramo da je prvorazredni državni interes da se Vlada umiješa i sačuva proizvodnju.

Pored navedenih pitanja, suočavamo se s lošim rezultatima službi prodaje, ponajviše u HŽ Cargu, ali i u HŽ Putničkom prijevozu te u Pružnim građevinama, za što su odgovorni rukovoditelji tih službi, ali i uprave tih društava, naročito u HŽ Cargu i u Pružnim građevinama, gdje s velikim korisnicima izravno komuniciraju članovi uprava.

U ovom trenutku, kada željezničkim nekretninama pokušava ovladati nekretninski (građevinski) lobi (isti onaj lobi koji je autoceste projektirao, gradio i održavao po dvostruko višim cijenama od realnih), želimo ukazati na nefunkcionalnu podjelu nekretnina. Prilikom outsourcinga i podjele željeznice, nekretnine su oduzete društvima koja ih koriste te su

dodijeljene HŽ Infrastrukturi. Društva koja su u sklopu HŽ-a gradila i koristila nekretnine, odjednom za njih HŽ Infrastrukturi moraju plaćati najam. S druge strane, HŽ Infrastruktura ne brine o nekretninama, ne održava ih, višak nekretnina nije kvalitetno komercijaliziran.

Čelnike svih parlamentarnih stranaka i od sve izabrane zastupnike Hrvatskog državnog sabora molimo da se zauzmu za realizaciju naših prijedloga za ozdravljenje željeznice:

1. Tražimo donošenje novog Programa razvoja željezničke infrastrukture od strane Hrvatskog državnog sabora, kojim bi se osiguralo obavljanje redovnih remonata pruge oko 100 km godišnje, kako bi se zaustavilo propadanje pruga od interesa za gospodarstvo i građane RH.

Program treba predvidjeti i projekte gradnje i obnove pruga od međunarodne važnosti, uz sufinanciranje Europske unije, uključujući dvokolosječnu nizinsku prugu od mađarske granice do Rijeke, odnosno Krka, uz izgradnju logističkih centara.

Također, Program treba obuhvatiti i projekte elektrifikacije pruga, kako bi se smanjili troškovi eksploatacije i smanjila emisija štetnih tvari, također uz sufinanciranje od strane Europske unije.

Kod izrade Programa, potrebno je da odlučujuću riječ imaju željeznički prijevoznici, uz konzultiranje županija, gradova i općina.

2. Tražimo organiziranje željeznice putem HŽ Holdinga, koji bi bio osnivač HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Carga i HŽ Infrastrukture. Ukoliko bi se, kao mjera kompenzacije uslijed nedopuštene potpore države, morao prodati dio udjela HŽ Carga, HŽ Holding može biti vlasnik ostatka udjela. Takav HŽ Holding bio bi Skupština 3 matična društva, donosio bi strateške planove i strateške odluke, te bi koordinirao rad članica, a mogao bi imati tridesetak zaposlenih željezničkih stručnjaka velikog iskustva. Kćerinska društva ostala bi u vlasništvu 3 matična društva, ali bi ih trebalo reorganizirati, što možemo detaljnije obrazložiti.

3. Tražimo osnivanje udruge poslodavaca željezničkog sektora, koju bi činila sva matična i kćerinska društva HŽ-a, a mogli bi je činiti i novoutemeljeni željeznički prijevoznici, kako bi se mogao zaključiti jedinstveni i realno održivi Kolektivni ugovor za željeznički sektor. Ukoliko svi prijevoznici ne bi postali članovi Udruge poslodavaca željezničkog sektora, ministar bi, sukladno Zakonu, mogao proširiti primjenu na sve poslodavce u sektoru.

Ukoliko bi postojala namjera Vlade i Parlamenta, da se obnovom i modernizacijom osigura perspektiva željeznice, a time i budućnost radnih mjesta, sindikati bi bili spremni podmetnuti leđa i pristati na uštede. Međutim, ukoliko bi realizacija Programa bila neuspješna, ispod 80%, Vlada zadužena za njegovo provođenje, morala bi podnijeti ostavku.

4. Tražimo rješavanje tzv. sukoba interesa Pružnih građevina, kao jedine domaće tvrtke sposobne za gradnju i obnovu gornjeg ustroja željezničkih pruga, tunela i mostova, u projektima koje sufinancira Europska unija, dogovorom Vlade i Europske komisije, ili izdvajanjem Službe za EU projekte iz HŽ Infrastrukture, kako Pružne građevine, ali i Državni proračun, i u sljedećim projektima ne bi nastavili gubiti milijarde kuna.
5. Tražimo provođenje propisa kojim je predviđeno da se od dijela trošarine na naftne derivate, sufinancira održavanje pruga.
6. Tražimo subvencioniranje prijevoza pojedinačnih vagonskih pošiljki, po uzoru na Mađarsku i Austriju, što bi predstavljalo poticaj za mala i srednja poduzeća, koja bi na taj način imala dostupniji i jeftiniji željeznički prijevoz.

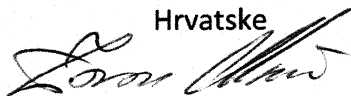
7. Tražimo reviziju podjele nekretnina, kako bi sve tvrtke u vlasništvo dobile nekretnine koje i koriste. Te su nekretnine, podjelom HŽ-a, ostalim društvima oduzete i predane u vlasništvo HŽ Infrastrukture, u pojedinim slučajevima i u javno dobro. Nekretnine koje koriste za obavljanje djelatnosti, trebaju dobiti i kćerinska društva nastala izdvajanjem iz HŽ-a. Željezničke kolodvori u pretežito putničkim kolodvorima treba dobiti HŽ Putnički prijevoz, koji bi ih, kao i drugdje u svijetu, priveo namjeni i dijelom komercijalizirao.

Poštovani čelnici parlamentarnih stranka, poštovani zastupnici u HDS, smatramo da je uistinu krajnje vrijeme da se Hrvatske željeznice, nakon 25 godina sustavnog zanemarivanja, obnove i moderniziraju, kako bi građanima i gospodarstvu mogle ponuditi brz, jeftin i ekološki prihvatljiv prijevoz, kako bi i gospodarstvo i državni proračun, mogli imati koristi od uistinu povoljnog prometnog položaja naše zemlje.

S poštovanjem,

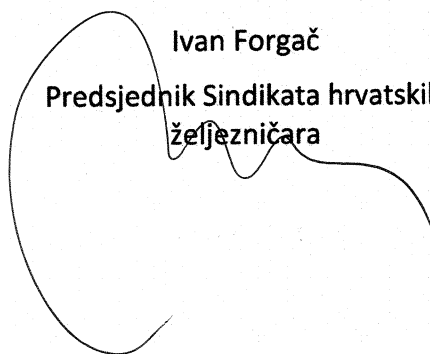
Zoran Maršić

Predsjednik Sindikata željezničara
Hrvatske



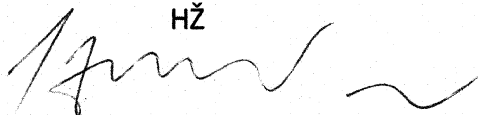
Ivan Forgač

Predsjednik Sindikata hrvatskih
željezničara



Slavko Proleta

Predsjednik Sindikata infrastrukture
HŽ



Dostaviti:

- Javna glasila.