

Budnik

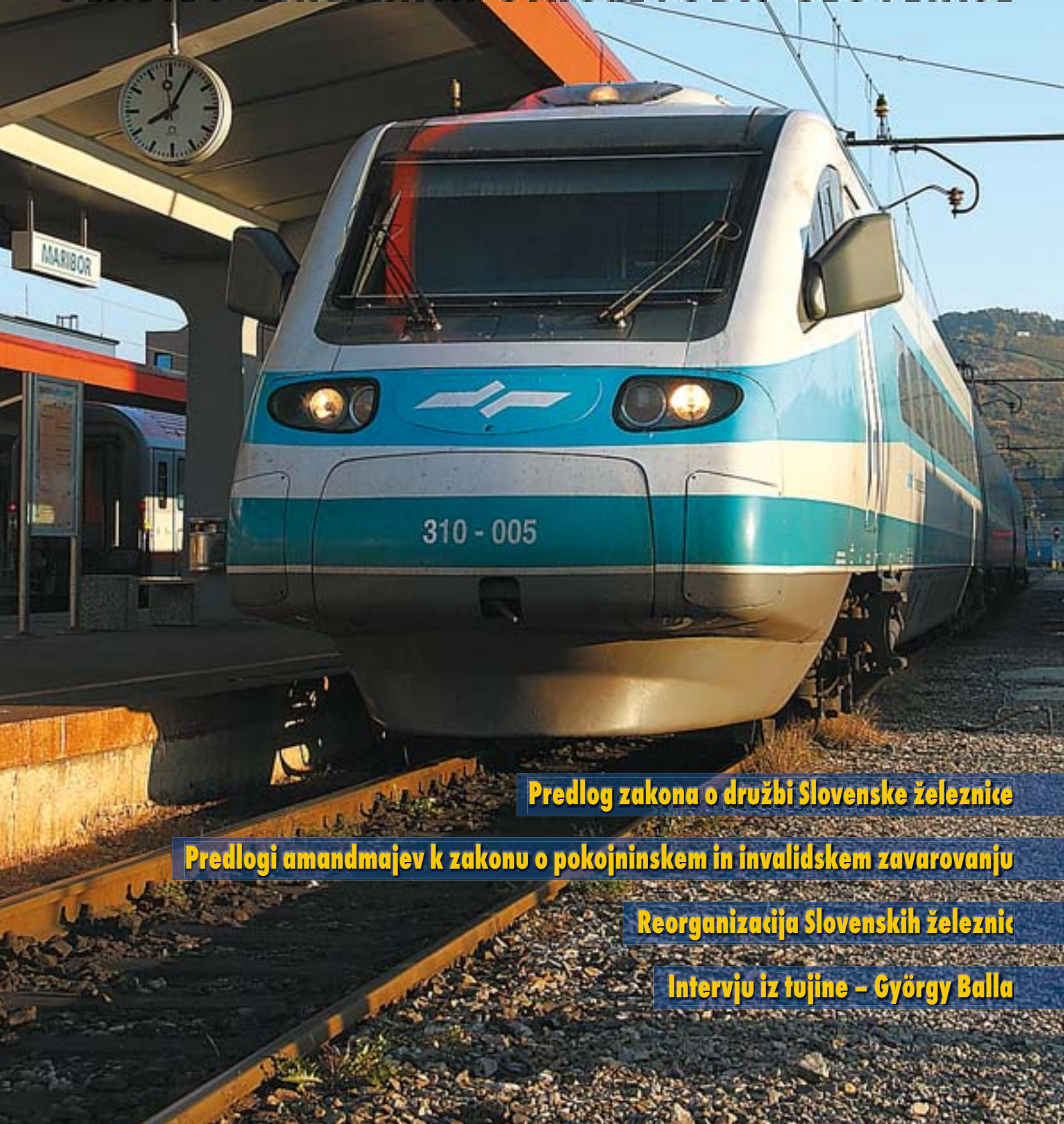
ISSN 1408-7405

www.sindikatsirojevodij.si



Številka 70
September 2010

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Predlog zakona o družbi Slovenske železnice

Predlogi amandmajev k zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju

Reorganizacija Slovenskih železnic

Intervju iz tujine – György Balla



*Vesele praznike, ter veliko zdravja,
predvsem pa notranje sreče v letu 2011
vsem članicam in članom SSSLO želimo*

*Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO*

*Silvo Berdajs
Glavni sekretar SSSLO*

*Zdenko Lorber
Podpredsednik SSSLO*

*Marko Janežič
Podpredsednik SSSLO*

ter vsi predstavniki in člani organov Sindikata strojevodij Slovenije

UVODNIK

SECRET OF MY SEKRET . . . *

*(skrivnost mojega....., no ja, prevod zadnje besede ni potreben)

Naslov kot običajno ne obeta nič dobrega. Kaj morem. Tako pač je. Da se nahajamo v takšnem času, ni moja krivda. Niti vaša. Čigava je? Eh, dragi moji, če je bilo vprašanje o tem, ali je bila Sharon Stone v filmu Vročica res spodaj brez, vprašanje za milijon evrov, potem lahko našemu vprašanju dodamo še kakšen tisočak povrhu, pa še vedno ne bo junaka, ki bi znal odgovoriti nanj. Vsaj smiselno ne. Vse skupaj je eno veliko sr....., zavito v lep celofan. Situacija se namreč od zadnjega uvodnika, ki ste ga brali, ni kaj dosti spremenila. Ne na boljše, ne na slabše. Stoji na mestu. In kaj je lahko slabše od tega. Rešujemo situacijo, ki je nekdo ne želi rešiti, saj potem ne bo imel več kaj reševati. Tisti, ki so najbolj poklicani (strokovnjaki iz ministrstva), da se stvari uredijo v korist države in v korist zaposlenih, se obnašajo natanko tako, kot sem zapisal v naslovu. Prodajajo nam neko veliko »skrivnost«, kako rešiti težave, v katere so nas sami pahnili, vse, kar na koncu slišimo, pa je tisti značilni zvok po potegu vrvice v prostoru, kamor gre še cesar peš. Tako je to. Samo ne vem, koliko časa bo tista naprava z luknjo v sredini sposobna požirati umotvore, ki nam jih namenajo in ki naj bi nas pripeljali v srečno prihodnost, oz. starost v našem primeru. Glavno, da bo vse v redu in da bodo naše pokojnine takšne, da bo od nas kaj padlo v tisto nesrečno luknjo, ki sem jo že večkrat omenil. Če ne bomo polnili zgoraj, tudi spodaj ne bo nič padlo ven. Akcija – reakcija. Preprosto. Samo, če na naših računih ne bo dovolj sredstev, da bi pognali akcijo (beri: pošteno jedli), tudi do reakcije (beri: ...veste kaj) ne bo prišlo, razen kakšnih toplogrednih plinov, pa bomo konec koncev še soodgovorni za večanje ozonske luknje (krave so že, pa jih nihče ni nič vprašal).

Ker sem o ODPZ (obveznem dodatnem pokojninskem zavarovanju) v prejšnji številki obširno pisal, bi se danes osredotočil na čisto človeški pogled na stvar. Da ne ponavljam zgodbe iz prejšnjega odstavka in ne

omenjam straniščnih školjk (čeprav je vsa zgodba še najbolj podobna temu), bom povedal, kako stvar vidi običajni človek, ki je mimogrede tudi davkoplačevalec in so vsi »vele« strokovnjaki iz vladne strani plačani iz njegovega denarja in ne obratno. Argumenti za poklicne pokojnine so bili že stokrat povedani. Pa to ni poglobljeno vprašanje. Pravilno vprašanje je, kolikokrat so bili slišani. Na pravih mestih. Poslušali so jih neštetokrat, slišali pa nikoli. Zato še vedno traja ta odnos s strani vladnih predstavnikov in predstavnikov kapitala, ki vso stvar prikazujejo tako, kot da želimo nekaj ukrasti. Kot da so oni mukoma vsa ta leta namesto nas dajali sredstva na kup, mi pa sedaj želimo to na hitro pobrati in še kaj nagrabiti poleg. Vse to me spominja na izjavo, ki jo je nekoč dal znani, za moje pojme rahlo kontroverzni slovenski ekonomist, pa vseeno strokovnjak na svojem področju. Rekel je preprosto: Delavci, nehaite krasti kapitalistom! Ko sedaj gledam na vso to zgodbo o sredstvih na naših (!) računih, dobim natanko tak občutek. Izpade tako, kot da želimo nekaj, kar je tako ali tako naše, dobresedno ukrasti, kapitalski »strokovnjaki«, ki so uspeli vsa naša privarčevana sredstva razvrednotiti, pa nas sedaj prepričujejo, da moramo še malo »potegniti« delovno dobo, nato pa bodo težave v raju rešene same od sebe. Ne vem, zakaj dvomim v to. Prvi raj je padel zaradi jabolka, naš bo pa zaradi premalo sredstev, čeprav jih bomo vplačevali skozi celotno delovno dobo. Ne bom ponavljal stare zgodbe o tem, kako bo pri šestdesetih (60!) letih starosti nemogoče normalno opravljati delo, ki ga opravljamo danes. Druga stran tega preprosto noče razumeti. Oni vse gledajo skozi ekonomske simulacije, statistiko, finance, ne glede na to, da se za temi statistikami skrivajo resnični ljudje iz mesa in krvi. Oni težkih pogojev dela niso doživeli, so varno skriti v svoji trdnjavi z subvencioniranim kosilom (ker si ga »reveži« ne morejo privoščiti po redni ceni) in čakajo, da volja sindikatov popu-

sti. Kako prosim?! To se ne bo zgodilo, dokler bo dihal zadnji sindikalist in dokler bo podpora zaposlenih takšna kot je. Na to naj se kar navadijo. Enkrat bodo morali iz trdnjave med ljudi. In takrat bo dialog edino vodilo, ki bo pripeljalo do pametne rešitve, ki verjetno z ekonomsko logiko ne bo imela nobene zveze. Sicer pa – življenje ni ekonomija. Ekonomija je samo del življenja. Smešno pri vsej stvari je samo to, da smo sindikati prikazani skoraj kot hudiči v človeški podobi, ki namerno blokirajo vse napore nasprotne strani, da pridobi vernike. No, pa naj bo. Priznam! Dobili ste me. Če sem res bolj »hudiček« kot ne, potem je pa res čas, da pokažem svoj pravi obraz. Dobro ga pogledajte, ker ga ne boste spet kmalu videli. Pokažem ga samo ob posebnih priložnostih in dnevih, npr. 30. aprila, 31. oktobra, 2. februarja, 2. avgusta, pa še kakšen bi se našel (skupaj jih je osem). Kaj imajo omenjeni datumi skupnega (odmislimo dejstvo, da sem rojen na enega od njih), ugotovite sami.....

Dotaknimo se z nekaj besedami periodičnih izpitov, ki smo jih opravljali nedolgo nazaj. Ne glede na nekaj začetnih isker lahko rečemo, da so potekali korektno, saj je namen obnove znanja in ne maltretiranje udeležencev. Rahlo pa moti, kako si nekateri (pa ne iz sistema SŽ) razlagajo izpite. Ti naj bi bili do skrajnosti rigorozni, saj strojevodje menda že na daleč dajemo vtis oseb, ki jim ne gre zaupati. Zato nas je potrebno v detajle secirati in prevzgojiti. Kot da nimamo pojma o delu, ki ga opravljamo. Kot, da prvič vidimo vlak in progo. Ne moreš verjeti! Vse te reči so žal rešene z zakonom, ki se ga niso spomnili tisti, ki ga direktno izvajajo. Zato se nima smisla jeziti na njih. So samo izvajalci, krivi ravno toliko kot mi. Samo, da smo na različnih bregovih. Če mene vprašate, in to je moje osebno mnenje, je izpit opravil vsak, ki sredi noči v dežju in megli pripelje tovorni vlak v Koper in nazaj in preživi! Isto velja za ostale proge, da ne bodo kolegi iz ostalih sekcij zamerili. Ampak, kot sem



dejal, to je moj pogled na stvar. Drugače pa proti takšni obliki izpitov, kot smo jih imeli sedaj nimam nič, saj je konec koncev cilj in smisel vsega osvežitev znanja in izmenjava izkušenj.

Sedaj pa naj povem še nekaj o stanju duha v Sloveniji. Neverjetno, ampak z našim narodom je res nekaj hudo narobe. Do tega zaključka so me pripeljali nekateri nedavni dogodki pri nas. Kot me verjetno poznate, sem privrženec bolj vojaških reči. In tudi ta primerjava bo povezana s tem. Kot veste, smo novembra v Sloveniji dobili novo vojno ladjo Triglav, razreda »svetljak«, ruske izdelave. Je del klirinškega dolga, ki nam ga je z dobavo poplačala Rusija. Priplula je, pluje in še dolgo bo. Ali je potrebna ali ne, je bolj kot ne retorično vprašanje. Rusija je tako močna država, da lahko za poplačilo klirinškega dolga preprosto reče – dam ti ladjo, vzemi ali pusti! Tu pogajanj ni. In sedaj pri nas velika večina vpije – kaj je bilo to potrebno, kaj jo sploh potrebujemo? Zakaj nismo vzeli nafte ali plina? Ja, madona božja! Preprosto zato, ker nam Rusija dolga ne bo poplačala z nafto ali plinom, dokler oboje z lahkoto prodaja za mastne denarje, saj je kupcev povsod dosti. In to je dejstvo! Zmoti pa druga stvar, ki se je ravno tako zgodila nedolgo nazaj in pri kateri so bili »slovenčki« bolj kot ne tiho. Ko je naša država »frajersko« odprla denarnico in nakazala 384 milijonov evrov »obubožani« Grčiji, je bila raja tiho. Nihče ni skakal pod strop. Sedaj smo spet dali poroštvo Irski za cca. 250 milijonov evrov, ki jih menda ne bomo plačali, če bo Irska sestavila dober srednjeročni načrt sanacije. Ja, seveda! Če bi bilo to izvedljivo, Irci sploh ne bi zaprosili za pomoč. In denar bo spet šel. Nato bo na vrsti Portugalska, pa Španija, ki že napovedujeta krizo..... Sedaj seštejmo te milijone in prišli bomo do lepe številke. Skupaj naj bi naša država za poročstva in posojila državam, ki bodo v težavah, prispevala 2, 037 milijarde evrov. Zato, da rešimo evro. Narod pa nič. Narod je tiho. Narod zažene celega hudiča zaradi ene ladje, ki nas je stala ušvihov nekaj milijonov (oz. bi nas, če bi jo plačali) in skoraj križa vojsko, ker nas bo vzdrževanje stalo

»neverjetnih« dva milijona evrov letno! Ne reče pa nič ob dobesednem darovanju denarja, ki ga nikoli več ne bomo videli. S to vsoto bi ladjo vzdrževali nešteto let. Pa bi bila vsaj naša. Kaj pa prijateljske države in narodi, do katerih smo tako rado-



*Redek trenutek –
pravi obraz glavnega urednika*

darni? Z Irci smo vsaj daljni sorodniki, to še razumem. Na našem ozemlju so se naselili že v 4 – 3. stoletju pred našim štetjem, takrat kot Kelti. Ustanovili so kraljestvo Norik, skupno ime za vsa plemena oz. narode, ki so živeli na območju kraljestva pa je bilo Tavriski. Drugače pa so Kelte na našem ozemlju predstavljala plemena Tavriskov, Norikov, Karnov, Japodov, Latobikov in Histrov, ki pa so že poselili bolj južna področja. K nam so prinesli znanje iz uporabe in predelovanja kovin, saj je takrat vladala železna doba in pa ponekod še pozna bronasta doba. Bili so odlični bojovníki, znali so živeti z naravo. Z gotovostjo lahko rečemo, da se v marsikaterem od nas pretaka keltska kri. Moje korenine po eni strani prihajajo ravno iz teh krajev, tako, da Kelte, oz. današnje Ircce pač sprejemem kot prijatelje, ki so potrebni moje pomoči. Nikakor pa mi ni jasno, kaj za vruga imamo skupnega npr. s Portugalski

in Španci, razen telenovel, ki poneumljajo naš telekomunikacijski prostor in tega, da nas vsake toliko časa »sesujejo« na kakšnem nogometnem prvenstvu. Španci imajo vsaj odlično rock skupino Héroes del silencio, ki prihaja iz Madrida, pa nogometni klub Barcelona (kdo vam je kriv, če navijate za Real, ha, ha – 5:0), kaj pa imajo Portugalski, pa naj mi kdo razloži – v sedanjem času, prosim, zgodovino poznam tudi sam – kje je že to. Pa še Italijani se nekaj oglašajo. Menda tudi oni rabijo našo pomoč. A zdaj smo pa dobri? ALELUJA! Ni vredno komentarja! Ampak mi bomo dali. Ni problema. Za rešitev. In kaj bomo mi, državljani Slovenije, imeli od tega? Ne vem točno. Pa pogledajmo iz druge, domače perspektive. Zamislite si, da bi ta sredstva porabili za posodobitev bolnišnic, ne pa, da aparature kupujejo ljudje sami s prostovoljnimi prispevki, nato pa se ob njih slikajo politiki, zdravniki pa, čeprav sami za aparaturo niso pritaknili niti centa, odločajo, kdaj bo kdo prišel na vrsto za pregled, pa še samoplačniške ambulate v popoldanskem času vodijo na teh istih aparaturah, dobrotnikom v posmeh! Zamislite si, da bi šel ta denar v sklad ODPZ za naše delovne pokojnine. Zamislite si.... Ampak ne! V Sloveniji so ljudje raje zagнали vik in krik zaradi ene ladje. Blagor ubogim na duhu! Že mora biti tako. Pa še zlobna pripomba. Če bi bila ladja zgrajena pri naših velikih prijateljih in zaveznikih z druge strani Atlantskega oceana, bi se ji »slovenčki« verjetno priklonili do tal, tako pa je ruska in pljuvanju ni ne konca in ne kraja.

Za konec pa še misel oz. trditev, ki jo je izrekel naš predsednik vlade ob neki priložnosti – Slovenske železnice bodo sanirane do novega leta. *What a beautiful day!!!!*

Robert Zakrajšek
Glavni urednik

BESEDA PREDSEDNIKA

Potemkinove vasi



Bliža se konec leta in običajno je to čas, ko pogledamo nazaj, kaj je bilo storjenega, kaj bi še lahko storili, kje smo zgrešili in kaj lahko izboljšamo. Na splošno lahko rečem, da je bilo letošnje leto s sindikalne plati zelo pestro, skoraj bi lahko dejal ustvarjalno. Delovali smo na več frontah, na nekaterih dobivali, na drugih zgladili stvari, na nekaterih pa si bomo verjetno še dolgo pulili lase zaradi jeze. Pa ni krivda toliko na naši strani, kot na tisti drugi, ki na pogajanjih sedi nasproti nas in razmišlja z evrskih odsevov v očeh. Vem, da ni pošteno da vso krivdo valim na naše »nasprotnike«. Tudi sami moramo prevzeti del odgovornosti, ker smo v vsa dejanja šli z dostojanstvom, z namenom, da pokažemo, da smo najprej ljudje in šele nato neka neobrzdana sila, ki uniči vse pred sabo, ne glede na posledice. Da nismo neka neuka horda, ki jo z lahkoto »sprogramiraš« in potem počne vse vrste neumnosti, ki konec koncev ne prinesejo rezultatov. Morda bi morali narediti ravno to. Samo potem to ne bi bil več Sindikat strojevodij Slovenije, ampak neka izrojena formacija, sama sebi v namen. Vedno smo delovali na nekem visokem, kulturnem nivoju, čeprav to včasih pomeni, da rezultati ne pridejo tako hitro. Težavo ima nasprotna stran. Pa je ne imenujmo nasprotniki, saj so naši sogovorniki, samo stvari vidijo povsem skozi drugačne aspekte kot mi, pa čeprav govorimo o isti stvari. Ko mi govorimo o pravicah delavcev, se njim pred očmi vrti film z napisom Evro, ko gre govor o plačah, se njim prikazuje Borza v Ljubljani. Vsak pač po svoje, ampak neke

bomo prišli skupaj in potem bo konec lepih prizorov v njihovih očeh. Potem se jim bo prikazovala kruta realnost, v kateri pa glavni igralci ne bodo samo oni, ampak bo oder poln in tam bomo tudi mi. V ospredju!

Kar gre zameriti predstavnikom naše Republike, je predvsem to, da se na zunaj, pred Evropo, kažemo kot bogati strici, ki lahko pomagajo vsakomur, saj imamo sredstev na pretek. Vsakemu obljubimo pomoč. Ko pa gre za naše notranje stanje, pa je zadeva povsem drugačna. Denarja ni za nikogar. Varčevanje na vseh nivojih. Ni dovolj sredstev na računih, ki jih imamo zaposleni za delovne pokojnine. Vlada ne odreagira. Samo predava o tem, kako bomo pač morali več delati in potem bo problem manjši. Nič pa o konkretnih rešitvah, nič o konkretnih odgovornostih. Samo prelaganje nastale situacije v nedogled. Pred Evropo smo pa bogati mecenji, ki lahko podpremo vsakogar. To me resnično spominja na Potemkinove vasi, ki so jih v Carski Rusiji postavili kot kulise ob obisku carice, ko so ji hoteli pokazati blišč in razvoj. Ob poti so fasade sijale, za njimi je bila prazna, pusta in hladna beda. Ravno tako se obnašajo naši vladajoči. Fasada blišča pred Evropo, za kulisami pa negotovost. In ravno tu bomo morali v prihajajočem času vložiti veliko energije in pozornosti, saj nas te kulise niso zavedle in prepričale. Prihajajoči čas bo poln aktivnosti, na katere bomo dobro pripravljeni. Logika je preprosta – če imamo za vse okoli nas, bomo imeli tudi zase in za domače ljudi.

Na našem prostoru se ustanavlja podjetje Cargo deset (Cargo X), v katerem bi imele enakovredne deleže Slovenske, Hrvaške in Srbske železnice. Projekt je namenjen revitalizaciji desetega koridorja in je kot tak zelo smelo zastavljen. Mi, kot sindikat, ta projekt v celoti podpiramo, če bo podjetje delovalo v dobrobit vseh nas. Kar poraja rahlo skepso je dejstvo, da lahko v nekem scenariju pridemo v situacijo, ko bo novoustanovljeno hčerinsko podjetje dobičke zadrževalo zase, se počasi ločilo od matice, ki jo bo prej izčrpalo in samo prevzelo vse vitalne funkcije, od kupovanja vagonov, vozniških sredstev, skratka, postanejo lahko popolnoma neodvisen prevoznik. Res, da je to skrajni, črn ali, če hočete, rahlo paranoičen scenarij, vendar pa smo se takih in podobnih zgodb v Sloveniji v zadnjih 20 letih naposlušali po dolgem in počez. In vse so bile v začetku samo hipotetične, ko pa je udarila kruta realnost, je bilo prepozno. Kot sem dejal, ustanovitev podjetja podpiramo, pričakujemo pa, da bo služilo predvsem premagovanju ovir matičnim podjetjem. Bomo pa budno spremljali zgodbo in smer, v katero se pelje. Je pa absolutno prav, da se deseti koridor izkoristi v celoti.

V teku je tudi reorganizacija podjetja v holdinško obliko. Zadeva je bila več ali manj pričakovana in bo tudi izpeljana. Menim, da bo položaj Vleke v novi organiziranosti veliko boljši, kot je v sedanjosti, saj bomo lahko bolj fleksibilni na več področjih, kjer so nas do sedaj omejevale druge poslovne enote. Vleka počasi dobiva nazaj status in položaj, ki ga je imela nekoč. Ne bom dejal, da so zasluge samo na strani sindikatov, lahko pa zagotovo trdim, da smo aktivno sodelovali pri projektu.

Za konec pa vsem članom, sodelavcem in tudi vsem drugim zaposlenim v sistemu Slovenskih železnic želim uspešno prihajajoče leto 2011.

Skupaj smo močnejši!

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO



PROBLEM ZAVORE NA DMV 713-715 KONČNO DOBIVA REŠITEV

Na DMV 713/715 smo bili kar 25 let soočeni z neučinkovitostjo zavore v zimskem času, drugi problem pa je bil v trdoti zaviralnika, tipa Knorr st.113. Omenjeni problem je bil večkrat izpostavljen, rešitve pa ni bilo. Odgovor je bil vedno enak – to pač imamo, rešitve ni. Ampak rešitev se vedno najde, samo volja mora biti.

Zato se prometno tehnična komisija SSSLO ni dala prepričati. Aktivno smo iskali rešitev in jo tudi našli. Menim, da bo problem, s katerim je bilo strojno osebje zelo obremenjeno, to je problem trdega zaviralnika, na ta način zadovoljivo rešen, saj je bilo upravljanje z zavoro resnično zelo oteženo in obremenjujoče.

V letu 2010 smo z našim predlogom, skupaj z PE Vleka, našli rešitev glede zaviralnika in učinkovitosti zavore. Ker

se prejšnja možnost z znižanjem tlaka v zaviralniku in mazanjem ter poliranjem drsnih plošč ni obnesla, smo predlagali krmilno stikalo za EP zavoro, ki je nameščeno na upravljalnem pultu. Stikalo ima funkcijo krmiljenja elektropnevmatske zavore in izpolnjuje standard IEC, namenjen za uporabo v železniškem prometu. Pri dobili smo tudi dovoljenje Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije za namestitev in čas preskušanja na DMG 713/715. Rezultati so zelo dobri in tudi mnenje strojnega osebja je zelo pozitivno. Rokovanje in vožnja vlaka sta postala udobnejša, tako pa prispevata predvsem k večji varnosti prometa. V načrtu je, da bodo v letu 2011 vsa omenjena vozila opremljena z krmilnim stikalom za EP zavoro.

Ker pa smo v zimskem času, je zavora zelo neučinkovita, predvsem kadar je sneg. Zato smo predlagali tudi nove zavorne obloge. Poskusno so na garnituro nameščene nove sintrane obloge, ki so se v letošnji zimi izkazale kot zelo učinkovite in so občutno skrajšale zavorno pot vozila. Želimo si čim prejšnje dobave zavornih oblog, da še v letošnji zimi zaključimo tudi ta problem. Upam, da nam bo skupaj z PE Vleka to tudi uspelo, saj je to problem, ki je pereč že 25 let.

Marko Janežič
Predsednik prometno tehnične komisije SSSLO



Razglednica iz Norveške

*Pozdrav iz dežele fjordov in
neokrnjene narave*



Foto: Daniel Majd

Predlogi amandmajev k zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju

Že v uvodniku sem zapisal, da je na področju ODPZ stara zgodba. Vlada bi, pa ne bi, če že bi, bi tako, da ne bi nihče zvedel, če pa že kdo zve, se moramo pretvarjati, da se ne poznamo. Kot da bi se menili za ne vem kaj, ne pa za naše osnovne pravice. No, zgodba v ozadju sicer aktivno poteka, rezultati se kažejo, razumeti pa je potrebno, da bo proces počasen in poln zavitih poti. Da smo res aktivni, dokazujejo predlogi k zakonu, ki jih s pomočjo poslancev vlagamo v Parlamentu. Teh je kar nekaj (predlogov), zato sem za vas izbral samo nekatere najpomembnejše, ki se nas tako ali drugače neposredno dotikajo. Tekst je povzet po **Predlogih amandmajev k zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju.**

2. člen

(2) Obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje (v nadaljnjem besedilu: poklicno zavarovanje) obsega obvezno vključitev v poklicno zavarovanje ter pravice in obveznosti iz zavarovanja za primer starosti in smrti.

Obrazložitev:

Z uveljavitvijo ZPIZ-1 v letu 2000 je sistem obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja (ODPZ) nasledil sistem t.i. beneficirane delovne dobe oz. štetja delovne dobe s povečanjem. V sistem ODPZ so se vključili vsi zaposleni, ki delajo na težki in zdravju škodljivih delovnih mestih oz. delovnih mestih, ki jih po določeni starosti ni moč zanesljivo opravljati (rudarji, strojevodje, policisti, vojaki, cariniki, piloti, avtobusni šoferji, jeklarji, livarji, gasilci...). V skladu z zakonom je delodajalec za navedena delovna mesta plačeval določen prispevek – odvisno od posameznega delovnega mesta – v višini od 4,20% do 12,60%. Obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje je sistem, ki naj bi vključenim delavcem zagotavljal pravico:

- Do poklicne pokojnine (t.i. premostitvena pokojnina od časa, ko se ima nekdo pravico poklicno upokojiti, do časa, ko izpolni pogoje za starostno pokojnino),
- Do znižane poklicne pokojnine (to je del sredstev, ki naj bi jih prejemal zavarovanec – kot razliko – zaradi znižane (z malusom) naknadno odmerjene starostne pokojni-

ne. Zaradi uveljavljanja poklicne pokojnine namreč nobeden zavarovanec ne izpolni pogoja za polno odmero starostne pokojnine.

S sredstvi ODPZ upravlja Kapitalska družba d.d. v svojem Skladu obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja. Po do sedaj znanih podatkih sredstva na individualnih računih zavarovancev pri KAD ne zadoščajo za izplačilo poklicnih pokojnin, kaj šele za izplačilo znižanih poklicnih pokojnin, ki so nujna, da takšen zavarovanec ne občuti malusov pri naknadno odmerjeni starostni pokojnini. Zaradi navedenega primanjkljaja sredstev bo velika večina zavarovancev – kljub zakonsko opredeljeni pravici do poklicne pokojnine – prisiljena delati dlje, saj na njihovih računih ni dovolj sredstev za poklicno pokojnino. Poleg tega pa se zavarovanci ne bodo odločali za poklicno upokožitev, saj bodo zaradi tega utrpeli naknadno znižanje starostne pokojnine. V zvezi s tem se nobeden ne sprašuje, kako bodo ob tem pri 60 letih in več, svoje delo opravljali rudarji v jamah, kako bodo zagotavljali varnost policisti oz. kako bo z varnostjo železniškega prometa, če bodo vlake upravljali strojevodje z bistveno okrnjenimi sposobnostmi zagotavljanja varnosti pri teh letih ali kako se bodo s požari in intervencijami soočali gasilci ... Da teh sredstev primanjkuje se – po nekaterih dejanjih sodeč – zaveda tudi država. (glej oceno o tem, koliko zavarovancev ne bo imelo zadosti sredstev na računih; stran 15 – Ocena stanja in razlogov za sprejem ZPIZ-2). Znotraj prehodnih določb poklicnega upokojevanja in 413. Člen se išče prehodna rešitev za izpad sredstev ODPZ, načrtuje pa se tudi posebne (interventni) zakon, ki bo moral zagotoviti vir sredstev za zagotovitev pravic iz ODPZ. Ob tem je potrebno ugotoviti, da je Kapitalska družba v 10. Letih poslovanja sklada zbrala na računih zavarovancev (podatek iz konca 2009) 267 mio evrov sredstev in da si je v vmesnem obdobju obračunala neverjetnih 27,8 mio sredstev stroškov, kar je več kot 10 odstotkov vsega zbranega denarja. Savo v letih 2008 in 2009, ko je bilo poslovanje sklada negativno, si je KAD obračunal več kot 9. Mio evrov stroškov (vstopni + izstopni stroški + upravljavska provizija). Absurd je, da si bo od naslednjega leta, ko bodo prvi zavarovanci uveljavljali pravico do poklicne pokojnine, KAD obračunal še provizijo za oblikovanje kritnega sklada za izplačilo poklicnih pokojnin. Gre v bistvu za izkazovanje stroškov prenosa sredstev iz enega njihovega konta na drugega.



Navedeno priča o tem, da imamo popolnoma zgrešen sistem upokojevanja za tiste, ki delajo na težkih in zdravju škodljivih delovnih mestih, ki pravi, da je pravica do poklicne upokojitve (ki jo nalaga ZPIZ-1) odvisna od zbranih sredstev na individualnih računih zavarovancev (to nalaga Pokojninski načrt ODPZ). V kolikor je družba ugotovila, da se zaradi težkih in zdravju škodljivih delovnih razmer posameznemu delovnemu mestu prizna pravica, da se delavci na teh delovnih mestih upokojijo pod ugodnejšimi pogoji, potem je nesporemljivo, da to pravico vežemo na višino zbranih sredstev. Nesporemljivo je, da se ta oblika zavarovanja enači s prostovoljnim dodatnim pokojninskim zavarovanjem, kjer si posamezni zavarovanec z dodatnim varčevanjem omogoča ohranitev življenjskega standarda tudi v letih upokojitve, medtem ko je poklicno zavarovanje primarna pravica, do upokojitve pod ugodnejšimi pogoji.

Nov sistem ODPZ, ki je zajet v 11. Delu ZPIZ-2, je v bistvu slaba nadgradnja sedanjega sistema, ki tem delavcem ne prinaša ničesar (kvečjemu veliko negotovost, ker ne vedo ali bodo imeli dovolj denarja za poklicno upokojitve, poleg

tega pa po novem, država niti več ne jamči za zajamčen donos poslovanja sklada ODPZ pri Kapitalski družbi. Zaradi tega je potrebno sistem, ki temelji na odvisnosti od naložbene uspešnosti upravljanja sklada nadgraditi na način, da bo morebiten izpad sredstev za potrebe poklicnega upokojevanja sistemsko pokrit iz državnega proračuna ali iz drugih virov.

200. člen.

»Posebno komisijo za ugotavljanje obveznosti poklicnega zavarovanja iz drugega odstavka tega člena imenuje minister, pristojen za delo. Pravico predlagati člane komisije imajo tudi predstavniki delodajalcev in zavarovancev.«

Obrazložitev:

Glede na ureditev iz ZPIZ-1, ki je narekovala potrebo, da minister za delo sprejema odločitve v zvezi z ugotavljanjem obveznosti poklicnega zavarovanja v soglasju s socialnimi

partnerji, je tokrat predlagana ureditev preko katere se socialnih partnerjev sploh ne informira oz. nimajo možnosti oblikovati svoje mnenje. Predlog spremenjenega četrtega člena nadomešča navedeno vrzel.

201. člen

»Uživalcu poklicne pokojnine, se ob uveljavitvi pravice do predčasne pokojnine ne upoštevajo določbe iz prvega odstavka 38. člena tega zakona.«

Obrazložitev:

V kolikor bi uživalec poklicne pokojnine utrpel malus pri odmeri starostne pokojnine zaradi tega, ker se je odločil izkoristiti pravico do poklicne upokojitve, potem kot sistem v celoti negiramo pravico tistih, ki delajo na težkih in zdravju škodljivih delovnih mestih, da se upokojijo pod ugodnejšimi pogoji. Pravica do predčasnega upokojevanja tistih, ki se poklicno upokojujejo, ne more teh delavcev kaznovati z nižjo odmerjeno pokojnino. Malus je lahko pri teh upokojencih še toliko večji, ker se jim poleg obdobja, ki jim manjka do dopolnitve 65 let (od 60. do 65. leta lahko malus doseže (-18%) prišteva še obdobje izkoristka poklicne pokojnine pred dopolnjenim 60. letom starosti. Starostna pokojnina se lahko za vsako dodatno leto poklicne upokojitve dodatno zniža še za 3,6 odstotka. Tovrstno znižanje odmere starostne pokojnine je popolnoma nesprejemljivo.

K 207. členu

1. Člen se spremeni tako, da se glasi:

207. člen

(jamstvo republike Slovenije)

»V primeru, ko upravljavec sklada obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja ne zagotavlja sredstev za poplačilo obveznosti poklicnega upokojevanja, potrebno razliko sredstev za izplačilo poklicnih pokojnin zagotovi Republika Slovenija.

Obrazložitev:

V členu je opredeljeno jamstvo republike Slovenije za obveznosti iz poklicnega zavarovanja v primeru, da upravljavec Sklada obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja z zbiranjem in plemenitenjem sredstev prispevkov delodajalcev, ne zagotavlja potrebnih sredstev za izplačilo poklicnih pokojnin.

Za nov 212. člen

1. Doda se nov 212. a člen, ki se glasi

212.a člen

(Upravljavska provizija, vstopni in izstopni stroški)

(1) Upravljavec je upravičen do povračila vstopnih in izstopnih stroškov ter do letne provizije za upravljanje pokojninskega sklada v višini, določeni v pravilih upravljanja pokojninskega sklada.

(2) Vstopni stroški se obračunajo v odstotku od zneska vplačila in ne smejo znašati več kot 2,5 %.

(3) Izstopni stroški se obračunajo v odstotku od zneska izplačila in ne smejo znašati več kot 0,5 %.

(4) Letna provizija za upravljanje pokojninskega sklada se določi v odstotku od povprečne letne čiste vrednosti sredstev pokojninskega sklada v skladu z določbami 307. člena tega zakona in upošteva naložbeno politiko pokojninskega sklada ne sme znašati več kot 1,0 %.

Obrazložitev:

Kapitalsko družbo kot upravljavca sklada obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja je potrebno ločiti od ostalih upravljavcev pokojninskih skladov, ker jo zakon postavlja (kot ekskluzivnega upravljavca) v monopolni položaj. Zaradi tega se višina potrebnih stroškov ne bo oblikovala na podlagi konkurenčnega nastopa več upravljavcev skladov na trgu, ampak se višina stroškov opredeli v pokojninskem načrtu. Dosedanja izkušnja desetih let poslovanja sklada je pokazala, da si je Kapitalska družba na podlagi nesorazmerno opredeljenih stroškov obračunala več kot 10. odstotkov vseh sredstev zavarovancev v tem skladu. Od 267. mio čiste vrednosti premij si je KAD v desetih letih poslovanja sklada (do konca leta 2009) obračunal več kot 27, 8 mio sredstev stroškov. V predgovoru k členom ZPIZ-2 je navedeno (glej problematika sklada obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja na str. 15.), da 90 odstotkov vseh zavarovancev ne bo imelo dovolj sredstev za poklicno pokojnino na računih KAD-A.

Zaradi takšnega obračunavanja stroškov sklada je potrebno limitirati stroške v višini, ki ne bo nesorazmerno posegala v zneske zbranih premij na individualnih računih zavarovancev, ki delajo na težkih in zdravju škodljivih delovnih mestih. (primer: glede na dejstvo, da se obseg sredstev SODPZ pri Kad-u bliža znesku 300. mio sredstev, predstavlja samo enoodstotna upravljavska provizija 3. milijonsko višino obračunanih stroškov KAD-a na letni ravni).

Zbral in uredil: Robert Zakrajšek



Terme Olimia



Razvajanje v svetu termalnih užitkov

**Wellness center
Termalija**
je "Najboljši
termalni wellness v
Sloveniji"
po izboru gostov
v letih
2007/2008.

Wellness Orhidelia
je v kategoriji
"Turizem – veliki" po
izboru obiskovalcev
in strokovne žirije
postal najboljši
wellness v Sloveniji v
sezoni 2009/2010.

Wellness center Termalija

Wellness center Termalija je oaza, posvečena vašemu dobremu počutju. V termalnem delu se lahko v številnih bazenih sprostite v blagodejni termalni vodi. Ali pa obiščite največji savna svet v Sloveniji ter tako izkusite kraljevski užitek sprostitve in miru.

- **BAZENI:** Več kot 2.000 m² vodnih površin, Zunanji, notranji bazeni, 3 otroški bazeni, 3 whirlpooli, Vodne atrakcije: vodni slap, rimske masaže, podvodne masaže, biserne kopeli, deroča reka, Pokriti del zunanih bazenov, zelena pohodna streha, Fitness center, solariji, Otroški kotiček, Aerobika v vodi – vsak dan brezplačno.
- **SAVNA CENTER:** 4 finske savne, 3 parne oz. turške savne, Solna savna, Laconium, Tepidarium, počivališča v barvi, Kneipp bar, nudistični terasi, zunanji in notranji whirlpool, bazen, programi v savnah.
- **NOČNO KOPANJE IN NOČNA SAVNA** – vsak petek in soboto, od 20.00 do 24.00.

Wellness Orhidelia

Wellness Orhidelia je nov svet termalnih užitkov, kjer boste med popolnim razvajanjem vašega telesa in duha doživeli prebujenje ljubezni. V bazenih se boste lahko potopili v čudoviti vodni svet in sprostili v objemu vodnih kapljic. V savna centru pa boste ogreli svoje telo in srce.

- **BAZENI:** Otočki, ki omogočajo popoln umik v samoto, Masažni ležalniki, Gejzirji, Whirlpooli, Počasna reka, Svetlobna jama, Podvodna glasba in koncert...
- **SAVNA CENTER:** Programska parna savna, Parna savna, Bio savna, Programska finska savna, Infrardeča savna ter Posebni savna programi za kraljevsko sprostitve.
- **NOČNO KOPANJE IN NOČNA SAVNA** – vsak petek in soboto, od 20.00 do 24.00 ter **FKK NOČNO KOPANJE** - vsak petek od 22.00 do 24.00 ure.

Predlog zakona o družbi Slovenske železnice

Kot vam je verjetno znano, je v pripravi nov Zakon o družbi Slovenske železnice, ki ga naša država mora sprejeti, saj smo zaradi enovite organiziranosti našega podjetja s strani Bruslja že večkrat dobili očitke na ta račun. Poleg tega, da bi s sprejemom novega zakona ugodili zahtevam komisije EU, se predvideva, da bo z njim dosežena boljša učinkovitost ločenih družb (razdeljenih v **Holding**) in pa večja transparentnost porabe javnih sredstev. Mnenje o tem si ustvarite sami, čeprav dobro vem, kaj mislite o prej zapisanem. Ampak, EU je pač EU, o ukazih se ne razpravlja, koliko pa bomo »transparentno prihranili« pa verjetno ne gre izgubljati besed. Torej, je kakor je, v nadaljevanju sem vam pripravil osnovno predstavitev zakona, zakaj ga pravzaprav sprejemamo, na koncu pa sem dodal modele organiziranosti železniških uprav po Evropi, da dobimo občutek, kako reči potekajo drugje. Branje predloga bo morda rahlo suhoparno, vendar pa ga vseeno preberite, tako, da boste lahko dober sogovornik vsakomur, ki je »vseveden« in to področje seveda »zelo dobro« pozna. Videli boste, da Vleka ni konkretno omenjena. Namreč, osnovna ideja je, da bi Vleka ostala enovita in ustrezno vključena v Holding (kaj točno to pomeni, vam žal ne znam razložiti, predvideva se združitve s Centralnimi delavnicami SŽ - CD). Tekst je povzet iz prve obravnave predloga zakona na 103. redni seji Vlade Republike Slovenije.

Ocena stanja in razlogi za sprejem predloga zakona

Z zakonom o železniškem prometu so Slovenske železnice d.o.o. in druge pravne osebe v njeni večinski lasti organizirane v poslovni sistem za zagotavljanje izvajanja storitev vzdrževanja železniške infrastrukture, storitev vodenja železniškega prometa, storitev prevoza potnikov in blaga po javni železniški infrastrukturi (temeljne dejavnosti), storitev logističnih centrov ter druge storitve. Vse gospodar-

ske javne službe sedaj izvaja matična družba. V odvisnih družbah se izvajajo samo dejavnosti, ki niso povezane z izvajanjem GJS in nalog upravljavca JŽI. Slovenske železnice pri svojem poslovanju in pri upravljanju odvisnih družb skrbijo tudi za uresničevanje javnega interesa na področju železniškega prometa in morajo zagotavljati varno odvijanje železniškega prometa po enotnem tehnično-tehnološkem procesu ter racionalno in družbenim potrebam prilagojeno možnost zagotavljanja javnih dobrin, ki jih mora skladno z zakonom na področju železniškega prometa zagotavljati država v razmerah trga prevoznih storitev.

Slovenske železnice opravljajo naslednje obvezne gospodarske javne službe:

- Prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu;
- Vzdrževanje javne železniške infrastrukture;
- Vodenje železniškega prometa.

Poleg navedenega Slovenske železnice opravljajo tudi naslednje naloge v okviru upravljanja javne železniške infrastrukture:

- Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo;
- Izdajo soglasij za posege v progovni in varovalni progovni pas v skladu z zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
- Upravljanje z železniškimi postajnimi poslopji;
- Druge naloge upravljavca javne železniške infrastrukture določene z zakonom, ki ureja železniški promet in varnost železniškega prometa.

Edini ustanovitelj in družbenik obvladujoče družbe Slovenske železnice d.o.o. je Republika Slovenija.

Zaradi enovite organiziranosti Slovenskih železnic je Republika Slovenija večkrat dobila očitke Komisije EU predvsem v smislu prevelike povezanosti vloge upravljavca JŽI in pa prevoznika v železniškem prometu. Poleg tega se ocenjuje, da bo s

prenosom teh nalog na samostojne družbe dosežena boljša učinkovitost teh družb in pa večja transparentnost porabe javnih sredstev.

Cilji, načela in poglavitne rešitve predloga zakona

Cilji so z zakonom vzpostaviti temelje s katerimi se omogoči preoblikovanje Slovenskih železnic kot enovitega podjetja v holdinško organiziranost s čimer se določa statusno obliko, organizacijo in naloge družbe Slovenske železnice in drugih pravnih oseb v njeni večinski lasti. Osnovna načela za to preoblikovanje so:

- Zagotovitev neodvisnosti infrastrukturnega upravljavca v skladu z določili direktiv prvega železniškega paketa,
- Vzpostavitev potrebne samostojnosti prevoznikega dela podjetja in s tem zagotovitev pogojev dolgoročnega finančno učinkovitega poslovanja,
- Vzpostavitev organiziranosti, ki bo omogočala orientiranje posameznih družb na temeljne naloge za katere so ustanovljene in striktno obvladovanje stroškov posameznih družb.

Poglavitne rešitve

Holdinška oblika zagotavlja v danih razmerah, zaradi več desetletnega skupnega razvoja in posledične tehnično tehnološke prepletenosti procesov in opreme, najbolj varen in finančno optimalen prehod v samostojno poslovanje jedrnih družb. Popolna ločitev med infrastrukturnim upravljanjem in transportnimi dejavnostmi že v tej fazi preoblikovanja, ki lahko povzroča resne probleme pri koordinaciji delovanja teh dveh sistemov.

S formiranjem Holdinga in tremi družbami v tem holdingu se bo v največji meri zagotovilo posameznemu podjetju možnost optimalne organizacije za opravljanje osnovnih dejavnosti za katere bodo ustanovljene in s tem zagotovitev možnosti, da se podjetje osredotoči na naloge, ki





Nova zarja – nova pot našega podjetja?

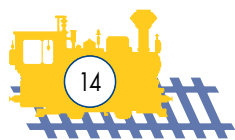
izhajajo iz pogodb z državo kot tudi na naloge ki izhajajo iz tržne dejavnosti. Istočasno pa je holding organiziranost, ki podjetja povezuje na področjih, kjer je integracija procesov v transportu in logistiki potrebna in smiselna. V okviru holdinga se formirajo še hčerinske družbe, ki jih lahko ustanovi holding ali pa posamezno podjetje, ki je sestavni del holdinga. Organizacija holdinga bo taka, da se dopušča ustanavljanje novih podjetij kot osnovnih stebrov holdinga. V okviru holdinga se ustanovi podjetje »Infrastruktura d.o.o.« (ime družbe se uporablja za lažjo razpravo, končno ime družbe je seveda odvisno od različnih faktorjev), ki postane upravljavec JŽI ter obdrži in nadaljuje z izvajanjem javnih gospodarskih služb vodenje prometa in vzdrževanje javne že-

lezniške infrastrukture. Ravno tako izvaja naloge gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo. Podjetje Infrastruktura d.o.o. bo imelo naslednja glavna poslovna področja:

- Vodenje prometa,
- Vzdrževanje infrastrukture,
- Nepremičnine, (v upravljanje se prene-sejo tudi železniška postajna poslopja).

Oblikovanje potniškega prometa kot samostojnega podjetja na področju javnega potniškega prometa bo omogočalo nemoteno nadaljnje razvijanje mednarodnega potniškega prometa in maksimalno vključenost v oblikovanje in ponudbo na področju integralnega potniškega prometa v Sloveniji kot tudi vključevanje v integrirani javni potniški sistem v Sloveniji. Potniški

promet še naprej izvaja javno gospodarsko službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu. To preoblikovanje bo zagotavljalo tudi osnovo za optimiranje stroškov opravljanja GJS. Formiranje podjetja za tovorni promet je pomembno predvsem iz razloga popolnega posvečanja tržni dejavnosti tovarnega transporta ter možnosti, da se takšno podjetje v največji meri orientira tudi v smeri izvajanja logističnih procesov in ne nazadnje možnosti ustrezne povezave s strateškim partnerjem tako na področju transporta kot logistike. To preoblikovanje bo zagotavljalo možnost za optimiranje stroškov poslovanja, obvladovanja stroškov in uspešen tržni nastop. Normativna usklajenost predloga zakona: Predlog zakona je usklajen s predlogom Zakona



o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, ki naj bi se obravnaval skupaj s tem predlogom zakona.

Ravno tako je usklajen z določbami Zakona o gospodarskih družbah. S splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in

z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Republiko Slovenijo predlog zakona ni povezan.

Poglejmo si še nekatere temeljne oblike organiziranosti železnic v Evropski uniji:

Holdinško – koncernsko integrirane železnice – organizirane so v obliki holdinga – koncerna z odvisnimi jedrnimi družbami za upravljanje infrastrukture in za prevozno javnost (Italija, Nemčija, Avstrija).

Primer Italija

ITALIJA	UPRAVLJAVEC - PREVOZNIK	
	FS – Ferrovie dello Stato	
	RFI – Rete Ferroviaria Italiana	Trenitalia (+ 25 drugih prevoznikov – 3% obsega dela)

Institucionalno ločene železnice – organizirane v obliki popolnoma ločenih, med seboj neodvisnih družb, brez kakršnekoli povezave (Švedska, Norveška, Danska, Španija, Velika Britanija).

Primer Danska

DANSKA	UPRAVLJAVEC	PREVOZNIK
	Banedanmark	DSB – Danske Statbaner (potniški promet), tovorni promet so prodali Railion Group (+ 6 drugih prevoznikov)

Enovite železnice – enovite družbe z obvezno ločenim računovodstvom za področje upravljanja in področje prevozne dejavnosti (Estonija, Švica, Luksemburg).

Primer Estonija

ESTONIJA	EVR – Eesti Randtee (66% v lasti BRS – Baltic Rail Services, 34% v lasti države)	
	Edelrandtee (potniški dizel promet)	
	Elektrirandtee (potniški električni promet)	

Delno integrirane železnice – njihova značilnost je, da je upravljavec infrastrukture institucionalno ločena družba, ki pa sama fizično ne izvaja del, za katera je formalno zadolžena, pač pa jih v večji ali manjši meri oddaja za to dejavnost specializiranim izvajalcem – praviloma zopet železnici (Finska).

Primer Finska

FINSKA	RHK – Ratahallintoke (upravljavec)	VR Group: VR Passenger VR Cargo
--------	------------------------------------	---------------------------------------

Robert Zakrajšek



Predstavitev študije o možnostih reorganizacije PE Vleka in učinkih, ki bi jih prinesla

V času, ko se naše podjetje sooča z nujno reorganizacijo notranje strukture, saj naj bi s tem povečali transparentnost in samo učinkovitost podjetja, nas kot strojevodje najbolj zanima, kako bo po reorganizaciji izgledala PE Vleka, bo še obstajala v takšni obliki, kam bomo uvrščeni, in tako dalje. Nobena skrivnost ni, da smo »vlekarji« v sistemu SŽ za nekatere bolj kot ne nujno zlo in neke vrste »nezaželjena kasta«, saj menda rušimo neke odnose in nivoje, ki pa, roko na srce, nikoli niso obstajali. Seveda ima vsak svojo »mantra« o tem, kam bi Vleka morala soditi in le – to »lajnajo« v nedogled. Vsi namreč vedo, kam sodijo strojevodje, samo mi naj bi bili dežurni bedaki, ki bomo kar mirno sprejeli to, kar nam bodo drugi vsilili. Vi delajte, mi pa mislimo namesto vas! Ker pa strokovnjakov ne zna najemati samo druga stran, ampak tudi mi, smo analizo stanja in možnosti ter učinkih reorganizacije zaupali ekonomistu Jožetu P. Damjanu, ki v slovenskem ekonomskem in gospodarskem okolju ni neznanka. Osnovna predstavitev študije temelji na osnovnih podatkih, zanimivih za strojevodje, da se vsaj bežno seznanimo s situacijo in njenimi učinki.

V študiji je analizirana izvedljivost in ekonomska smotrnost različnih možnosti glede morebitne reorganizacije PE SŽ Vleka in SŽ-Centralne delavnice Ljubljana d.o.o.. Pri tem ob sedanjem stanju, kjer je PE vleka samostojna enota v okviru SŽ d.o.o., SŽ-CD pa samostojna pravna oseba v lastništvu SŽ, analiza obsega tri organizacijske scenarije:

- Scenarij 1 – sedanje stanje: PE Vleka in SŽ-CD poslujeta kot samostojni poslovni enoti oziroma pravni osebi v okviru Holdinga SŽ,
- Scenarij 2: PE Vleka se organizacijsko razdeli med PE Potniški promet in PE Tovorni promet,
- Scenarij 3: PE Vleka in SŽ-CD se organizacijsko združita v enovito podjetje v okviru Holdinga SŽ.

Scenarij 1, ki analizira učinkovitost sedanje organiziranosti obeh ločenih po-

slovnih enot, nam služi kot benchmark za primerjavo z obema alternativnima scenarijema (2 in 3).

Na podlagi analize poslovnih in tehnoloških procesov glede morebitne reorganizacije PE Vleka ugotavljamo, da delitev PE Vleka med PE Potniški promet in PE Tovorni promet (scenarij 2) ekonomsko ni smiselna, saj bi zaradi povezanosti tehnoloških procesov povzročala slabšo organizacijo dela, neracionalnosti pri zagotavljanju vlečnega osebja in dodatnih lokomotiv, podvajanja režijskega dela, slabšo prilagodljivost v prometnih konicah, neracionalnosti pri vzdrževanju in pri nabavi rezervnih delov itd.

Ocene so, da bi imela delitev PE Vleka med PE Potniški promet in PE Tovorni promet naslednje negativne učinke:

- povečanje potrebnega števila strojevodij za 50 in potencialno možna podvojitev tehnične režije v procesu načrtovanja dela vleke, kar bi na letni ravni prineslo povečane stroške dela v razponu med **1.5 in 5.9 milijonov evrov**,
- povečanje potrebnega števila vlečnih sredstev za 8 lokomotiv v potniškem prometu, zaradi česar bi bile potrebne revizije starih lokomotiv; skupni dodatni strošek revizij in rednega vzdrževanja bi na letni znašal **1 milijon evrov**.
- hkrati reorganizacija PE Vleka v smeri delitve ne bi prispevala k urejenosti in rednosti železniškega prometa v Sloveniji, saj bi ob dodatnih neracionalnostih povzročala tudi številne težave na operativni ravni glede koordinacije potniškega in tovarnega prometa tako v rednem prometu kot tudi v primeru nerednosti in izrednih dogodkov.

Skupni negativni učinek razdelitve PE Vleka bi na letni ravni znašal v razponu med minimalno **2.5 milijonov evrov** (ob najbolj »ugodnem« scenariju) in **6.9 milijonov evrov** (v primeru najslabšega scenarija).

Z vidika povečanja učinkovitosti tehnoloških procesov znotraj SŽ je nedvomno ekonomsko bolj smotrna reorganizacija PE

Vleka v skladu s scenarijem 3 (PE Vleka in SŽ-CD se združita v enovito podjetje (kot odvisna družba) znotraj Holdinga SŽ). Z združitvijo obeh družb bi bilo mogoče doseči pomembne sinergijske učinke, in sicer v razponu med **3.6 in 5.4 milijoni evrov** na letni ravni.

Z združitvijo PE Vleka in SŽ-CD v enovito podjetje bi nastali finančni prihranki tudi na ravni Holdinga SŽ, kar bi zagotavljalo večjo stroškovno učinkovitost Holdinga SŽ in večjo poslovno konkurenčnost logističnih storitev SŽ v prevozu potnikov in tovarov v primerjavi s cestnimi prevozniki.

Navedene tri organizacijske oblike so bile na koncu v presoji tudi iz strateškega vidika v primeru morebitne privatizacije posameznih delov Holdinga SŽ v prihodnosti. Pomemben strateški premislek pri tem se nanaša predvsem na možne posledice za urejenost in rednost železniškega prometa v Sloveniji, če bi v primeru vključenosti PE Vleka v PE Tovorni promet ob morebitni privatizaciji slednjega storitev vleke prišla pod okrilje tujega strateškega partnerja. Glavni ugotovitvi sta:

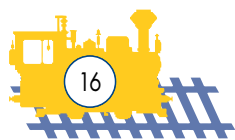
razdelitev PE Vleka med poslovni enoti PP in TP bi v primeru vstopa tujega strateškega partnerja še povečala možnost realizacije nevarnosti poslabšanja rednosti in urejenosti ter prilagodljivosti železniškega prometa v Sloveniji in bi hkrati pomenila dodaten pritisk na povečanje stroškov dejavnosti vleke,

v primeru združitve PE Vleka in SŽ-CD v enovito podjetje bi dejavnost vleke ostala enotna, kar bi omogočalo še naprej izkoriščanje sinergij med dejavnostjo vleke v tovarnem in potniškem prometu, hkrati pa bi zmanjšalo možnost realizacije navedenih nevarnosti glede poslabšanja rednosti in urejenosti ter prilagodljivosti železniškega prometa v Sloveniji.

Predstavitev, vloga in naloge PE Vleka

Glavna naloga PE Vleka je vleka vlakov in izvajanje vožnje lokomotiv pri premiku, sodelovanje pri dogovorih s predstavniki





tujih železniških uprav za obmejne storitve vleke ter opravljanje drugih del s tega področja. Vleka upravlja tudi vlečna vozila tovornega in potniškega prometa. Skrbi za zagotavljanje tehnično brezhibnih vozil za opravljanje železniškega prometa in izvajanje strokovno-tehničnih opravil v zvezi z vzdrževanjem vozil, pripravo elementov za izračun stroškov vleke, vodenje in sodelovanje pri investicijskih projektih v vozna sredstva in objekte vleke.

PE Vleka je samostojna poslovna enota znotraj sistema Slovenskih železnic. Organizacijska oblika PE Vleka ob upravi v Ljubljani zajema tri Sekcije za vleko (SV) v Ljubljani, Mariboru in Divači. V okviru teh Sekcij pa deluje osem delovnih enot (DE), in sicer DE Ljubljana, DE Novo mesto, DE Zidani most, DE Jesenice, DE Maribor, DE Celje, DE Divača in DE Nova Gorica.

PE Vleka upravlja vlečna vozila v lasti PE Tovorni promet in PE Potniški promet in skrbi za njihovo tehnično brezhibnost. Pri tem je do konca leta 2009 opravljene storitve za obe poslovni enoti zaračunavala v skladu z Dogovorom o medsebojnem opravljanju in zaračunavanju internih storitev, ki pa je bil bolj pavšalne narave (pokrivanje vseh stroškov PE Vleka s strani poslovnih enot Potniški promet in Tovorni promet) in ni temeljil na pravih internih cenikih storitev. Od 1.1.2010 se med posameznimi poslovnimi enotami znotraj SŽ že uporabljajo ceniki, kjer je ura strojevodje v tem trenutku ovrednotena na 26,89 in pokriva vse stroške dela vključno z režijo vleke. Cena iste storitve za zunanje naročnike je 37 /h, Avstrijske železnice pa tako storitev priračunavajo po ceni 50 do 55 /h. Ure dela na izvršilnih delovnih mestih v ostalih PE enotah SŽ se obračunavajo po 31,36 za dispečarja OPO, 29,10 za vlakovnega odpravnika in 26,60 Eur za kretnika.

Vozni park Slovenskih železnic

Vozni park Slovenskih železnic je v letu 2009 obsegal 164 lokomotiv in 109 potniških garnitur. Po mednarodnih standardih je vozni park star in tehnološko zastarel. Izjeme so nove električne lokomotive vrste 541, dobavljene v letih 2006 in 2007, elektromotorni vlaki vrste 310 (Pendolino) in elektromotorni vlaki vrste 312 (Siemens), dobavljeni v obdobju 2000 do 2002. V

primerjavi z letom 2008 so vse vrste vlečnih vozil v povprečju starejše za eno leto. Povprečna starost vlečnih vozil je 30.2 leta, najnižja 11.5 let je pri elektromotornih vlakih, najvišja 38.0 let je pri dizelskih lokomotivah za premik. Povprečna starost se je zmanjšala le pri električnih lokomotivah (povprečna starost 27,3 leta), kar je posledica nabave električnih lokomotiv serije 541 in kasacije 6 električnih lokomotiv vrste 362, katerih povprečna starost je znašala prek 40 let.

V aktivnem voznom parku tovornega prometa je bilo konec leta 2009 3.905 tovornih vagonov, večina je sposobna za obratovanje v mednarodnem prometu. Struktura tovornih vagonov zaradi tehnične zastarelosti in uporabnostnih značilnosti ne ustreza novejšim zahtevam prevozov. Primanjkuje zlasti specialnih vagonov, ki jih je treba najemati v tujini.

Slovenske železnice so imele konec leta 2009 v aktivnem voznom parku potniškega prometa skupno 102 klasična potniška vagona in 39 elektromotornih ter 70 dizel motornih garnitur. Vsi potniški vagoni, z izjemo trinajstih klimatiziranih, so tehnološko zastareli, zato so nekonkurenčni za trg in dragi za vzdrževanje. Za izboljšanje ponudbe storitev v potniškem prometu je nujna modernizacija obstoječih oziroma nabava novih voznih sredstev.

Ugotovitve

PE Vleka kot samostojna poslovna enota znotraj sistema SŽ opravlja temeljno podporno dejavnost vleke in vožnje lokomotiv pri premiku ter upravljanje vlečnih vozil tovornega in potniškega prometa za poslovni enoti Tovorni promet in Potniški promet. Hkrati s tem skrbi še za druge pomembne podporne dejavnosti (sodelovanje pri dogovorih s predstavniki tujih železniških uprav za obmejne storitve vleke, zagotavljanje tehnično brezhibnih vozil za opravljanje železniškega prometa in izvajanje strokovno-tehničnih opravil v zvezi z vzdrževanjem vozil itd.).

Organiziranost tehnoloških procesov in izkoriščenost dela in sredstev je primerena glede vrsto dejavnosti, ki jo poslovna enota opravlja. V primerjavi z drugimi poslovnimi enotami v sistemu SŽ pa PE Vleka izkorišča delo in poslovne prostore bolj racionalno.



Glavni izzivi PE Vleka v naslednjih letih bodo predvsem:

- uveljavitev zaračunavanja opravljanja internih storitev na podlagi internih cenikov, kar bi ob povečanju transparentnosti internih poslovnih odnosov odprlo tudi možnosti za nadaljnje racionalizacije znotraj PE Vleka,
- povečanje prihodkov iz naslova opravljanja storitev za partnerje izven matične SŽ,
- v sodelovanju z ostalimi segmenti SŽ povečati stopnjo izkoriščenosti izvršilnih delavcev predvsem pri deležu čiste vožnje ter
- prilagoditev števila zaposlenih in stroškov dela v skladu z opravljenim obsegom dela.

Predlog notranje organizacije nove družbe pa scenariju 3 (torej Vleka in SŽ – CD)

Možno ime nove družbe: **SŽ-VIT** (SŽ Vleka in tehnika), ali **SŽ-VIV** (vleka in vzdrževanje) ...

Združitev SŽ-CD in PE Vleka bi lahko izpeljali na način, da bi hkrati po vzoru avstrijske družbe ÖBB prenovili notranje procese in zunanjo podobo obeh združujočih se podjetij. Glavno dejavnost bi znotraj nove družbe najbolj ustrezno sestavljali diviziji VLEKA in TEHNIKA (sedanji proizvodni del SŽ-CD), vsaka s svojo dosedanjjo temeljno dejavnostjo. Podporne procese za obe družbi pa bi skupno, vendar v bolj racionalnem obsegu, obvladovali sedanji zaposleni v obeh družbah na naslednjih področjih:

- TRŽENJE (nabava, prodaja, marketing),
- EKONOMIKA in KADRI (računovodstvo, finance, kontroling, kadri, izobraževanje),
- RAZVOJ (sedanje tehnično razvojno področje v SŽ-CD in sedanja tehnična režija PE Vleke iz Kolodvorske), in
- KAKOVOST IN NOTRANJI NADZOR (tehnična kontrola, ISO, ekologija, IT, notranji nadzor).

Končne ugotovitve

Na podlagi analize poslovnih in tehnoloških procesov v družbi Slovenske železnice d.o.o. glede morebitne reorgani-



zacije PE Vleka ugotavljamo, da delitev PE Vleka med PE Potniški promet in PE Tovorni promet ekonomsko ni smiselna. Delitev PE Vleka bi zaradi povezanosti tehnoloških procesov povzročala slabšo organizacijo dela, neracionalnosti pri zagotavljanju vlečnega osebja in dodatnih lokomotiv, podvajanja režijskega dela, slabšo prilagodljivost v prometnih konicah, neracionalnosti pri vzdrževanju in pri nabavi rezervnih delov itd. Ugotavljamo, da bi delitev PE Vleka vplivala na povečanje potrebnega števila strojevodij za 50 in na potencialno možno podvojitve tehnične režije v procesu načrtovanja dela vleke ter na povečanje potrebnega števila vlečnih sredstev za 8 lokomotiv v potniškem prometu.

Skupni negativni učinek razdelitve PE Vleka bi po naši oceni na letni ravni znašal med minimalno **2.5** in **6.9 milijonov evrov**.

Z vidika povečanja učinkovitosti tehnoloških procesov znotraj SŽ d.o.o. je ekonomsko bolj smotrna združitev PE Vleka in SŽ-Centralne delavnice v enovito podjetje znotraj Holdinga SŽ. Z združitvijo obeh družb bi bilo mogoče doseči pomembne sinergijske učinke z zmanjšanje števila zaposlenih v režiji in tehnični režiji v obsegu med 31 in 53 delavcev, z zmanjšanjem števila delovnih enot in združevanjem

delovnih enot vleke in vzdrževanja ter odprodajo ali oddajo v najem presežnih poslovnih nepremičnin. Hkrati bi združitev omogočila kadrovske prestrukturiranje delavcev ter boljše koordiniranje in večjo prilagodljivost ob povečanju ali zmanjšanju obsega dela. Skupni pozitivni sinergijski učinki v primeru združitve bi po naši oceni na letni ravni znašali med **3.6** in **5.4 milijoni evrov**.

Z združitvijo PE Vleka in SŽ-CD v enovito podjetje bi tako nastali finančni prihranki tudi na ravni Holdinga SŽ, kar bi zagotavljalo večjo stroškovno učinkovitost Holdinga SŽ in večjo poslovno konkurenčnost logističnih storitev SŽ v prevozu potnikov in tovora v primerjavi s cestnimi prevozniki.

Pomemben je tudi strateški vidik z vidika možnih posledic za urejenost in rednost železniškega prometa v Sloveniji, če bi v primeru vključenosti PE Vleka v PE Tovorni promet ob morebitni privatizaciji slednjega storitev vleke prišla pod okrilje tujega strateškega partnerja. Ključni ugotovitvi sta:

- razdelitev PE Vleka med poslovni enoti PP in TP bi v primeru vstopa tujega strateškega partnerja še povečala možnost realizacije nevarnosti poslabšanja rednosti in urejenosti ter prilagodljivosti železniškega prometa v Sloveniji

in bi hkrati pomenila dodaten pritisk na povečanje stroškov dejavnosti vleke,

- v primeru združitve PE Vleka in SŽ-CD v enovito podjetje bi dejavnost vleke ostala enotna, kar bi omogočalo še naprej izkoriščanje sinergij med dejavnostjo vleke v tovornem in potniškem prometu, hkrati pa bi zmanjšalo možnost realizacije navedenih nevarnosti glede poslabšanja rednosti in urejenosti ter prilagodljivosti železniškega prometa v Sloveniji.

Na koncu si oglejmo še **SWOT** analize za primer razdelitve PE Vleka in pa združitve s podjetjem SŽ - CD. SWOT analiza nam prikazuje priložnosti, nevarnosti, prednosti in slabosti in jo ekonomisti uporabljajo za pregledno predstavitev pri npr. uvajanju novega posla, novega prevzema, ustanovitve novega podjetja.... Kratica sama izhaja iz angleščine **S**(trength) - **W**(eakness) - **O**(ppportunity) - **I**(hreat), torej moč - šibkost - priložnost - grožnja, vsi faktorji, ki vplivajo na neko osnovno analizo. Na koncu pa sledi še pregled prednosti in slabosti razdelitve oz. združitve Vleke v primeru vstopa tujega partnerja.

SWOT analiza razdelitve PE Vleka med poslovni enoti PP in PE TP

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
• Možnost kontrole celotnega tehnološkega procesa v prevozu potnikov in tovora	• zelo verjetno pomanjkanje voznih sredstev, • višji stroški vzdrževanja in nabave zaradi ločenega upravljanja z vozniimi sredstvi, • model priračunavanja storitev vleke med PP in TP bi povzročil dodatne stroške in težave pri zagotavljanju voženj vlakov ob povečanju obsegu dela
PREDNOSTI	SLABOSTI
• Večja transparentnost stroška storitev vleke za PP in TP	• slabša pogajalska moč pri določanju cen storitev vleke, • povečanje števila zaposlenih, • poslabšala bi se prilagodljivost ob povečanju ali zmanjšanju prometa, nerednostih v prometu ter podaljšal odzivni čas ob izrednih dogodkih

Če povzamemo, razdelitev PE vleka med poslovni enoti PP in TP bi načeloma omogočila obema poslovnima enotama večjo transparentnost oblikovanja stroška storitev vleke ter jima dala možnost kontrole celotnega tehnološkega procesa v prevozu potnikov in tovora. Po drugi strani pa bi takšna delitev PE Vleka prinesla precej negativnih finančnih učinkov zaradi nujnosti angažiranja dodatnih vlečnih sredstev in dodatnega osebja v režiji ter višje stroške vzdrževanja in nabave. Hkrati pa bi poleg omenjenih dejstev povzročila veliko težav na operativni ravni in ne bi prispevala k urejenosti in rednosti železniškega prometa v Sloveniji.

SWOT analiza združitve PE Vleka in SŽ-CD

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
- Možnost ponudbe storitev vleke za druge operaterje - Ponudba celovite storitve vzdrževanje + vleka - Povečanje prometa na koridorju X in V. - Povečanje števila operaterjev v Sloveniji	- Prepočasno okrevanja transportnega trga - Nova zakonodaja in direktive s strani EU - Upad naročil s strani SŽ
PREDNOSTI	SLABOSTI
- Komplementarnost storitev in celovito upravljanje železniških vozil za SŽ (vleka + vzdrževanje); - Optimizacija procesov tehnične režije (ukinitve podvajanja nalog, zmanjšanje števila zaposlenih,...), - Boljše načrtovanje vzdrževanja vozil - Znižanje stroškov vzdrževanja	- Večje število zaposlenih – zmanjšanje fleksibilnosti skupnega podjetja - Ne povečuje se asortiman skupnih storitev, ki bi jih lahko tržili na evropskih trgih - Vleka brez osnovnih sredstev (brez vozil) - Visok delež stroška dela v strukturi cene - Pomanjkanje mednarodnih dovoljenj in certifikatov strojevodij za opravljanje prevoza na drugih trgih

Prednosti in slabosti razdelitve PE Vleka med enoti PP in TP v primeru vstopa strateškega partnerja v TP

PREDNOSTI	SLABOSTI
- Možnost povečanja obsega storitev - Verjetnost racionalizacije stroškov dela	- Verjetno zmanjšanje obsega storitev, ker bi strateški partner optimiral čezmejne vlakovne poti in število osebja - Verjetno zmanjšanje potreb po tekočem vzdrževanju, ker bi se del teh del opravili v matičnem podjetju - Težave pri usklajevanju vozniških redov med tovarnim in potniškim prometom z vidika optimalne izkoriščenosti železniške infrastrukture - Nezmožnost enotnega zagotavljanja rednosti in urejenosti železniškega prometa v Sloveniji - Verjetno poslabšanje prilagodljivosti ob povečanju ali zmanjšanju prometa, nerednostih v prometu ter podaljšanje odzivnega časa ob izrednih dogodkih

Prednosti in slabosti združitve PE Vleka in SŽ-CD v enovito podjetje v primeru vstopa strateškega partnerja v TP

PREDNOSTI	SLABOSTI
- Možnost povečanja obsega storitev vleke in vzdrževanja, če bi strateški partner tudi za čezmejne vlakovne poti ter za storitve vzdrževanja bolj intenzivno uporabljal slovensko osebje - Enovito podjetje in s tem tudi dejavnost vleka bi ostala izven poslovnega sistema strateškega partnerja in s tem ohranila samostojnost - Ne bi prišlo do negativnih učinkov na rednost in urejenost železniškega prometa v Sloveniji - Ne bi prišlo do negativnih učinkov na prilagodljivosti ob povečanju ali zmanjšanju prometa, nerednostih v prometu ter na odzivni čas ob izrednih dogodkih	- Nevarnost, da bi v primeru izločenosti dejavnosti vleke strateški partner začel bolj intenzivno uporabljati storitve vleke (in vzdrževanja) lastnega podjetja - Verjetno zmanjšanje povpraševanja po storitvah vleke in storitvah vzdrževanja enovitega podjetja - Povečan pritisk na stroške storitev vleke in vzdrževanja pod pritiskom mednarodne konkurence na liberaliziranem trgu - Nevarnost posledične nujnosti zmanjšanja števila zaposlenih v vleki in vzdrževanju

Po študiji Jožeta P. Damjana izbral in priredil – Robert Zakrajšek

Razglednica iz Švedske

*Pozdrav iz dežele vikingov
in mistike*



Foto: Daniel Majd

INTERVJU IZ TUJINE

György Balla

Kot verjetno veste, je naš sindikat član mednarodne transportne federacije ITF, v kateri veliko sodelujemo s sindikati širom Evrope, največ sodelovanja pa poteka s predstavniki oz. s sindikati naše sosede Madžarske, predvsem na področju evropskih direktiv, kjer je sodelovanje zelo aktivno, saj vse direktive niso ravno pisane na kožo zaposlenim. Če smo natančni, je le – teh zelo malo. V okviru mednarodnega sodelovanja smo se imeli člani sindikata možnost srečati in pogovoriti z gospodom **Györgyem Ballo**, predsednikom prometne sekcije pri združenju ETF, kateri prihaja z Madžarske in svoje delo opravlja pri privatnem železniškem prevozniku **GESHEV**. Skozi pogovor nam je prikazal stanje na Madžarskem, predstavil delo pri njih in dodal še kup zanimivosti. Naša vprašanja so rodila zanimivo debato oz. predavanje, ki ga lahko preberete v nadaljevanju.

Gospod György, beseda je vaša.

Pozdravljeni. Prihajam iz Madžarske, svoje delo kot strojevodja opravljam pri privatnem podjetju GESHEV, ki je sploh prvo privatno podjetje, nastalo na področju bivše vzhodne Evrope in je v tistem času pomenilo unikum, nekaj skoraj nepojmljivega. Drugače GESHEV obstaja že od leta 1872, in je bila v začetku regionalna železnica Avstro – Ogrske. Štiri leta po ustanovitvi je stekel tudi promet. Prvenstveno je delo predstavljal prevoz žita in premoga iz Madžarske na Dunaj. Po Versajski pogodbi leta 1921 se je podjetje razdelilo na dva dela, del je pripadel Madžarski, del pa Avstriji. Tudi uprava se je delila na dva dela in vsak je pokrival svoje področje oz. državo. Ta ureditev načeloma velja še danes. Danes GESHEV zaposluje 1800 delavcev, od tega 1600 madžarskih in 200 avstrijskih. Letno prevozimo 6,5 milijona tovorov in okrog 3 milijone potnikov, od tega 2,2 milijona na avstrijski strani, kot primestni promet. V madžarskem prostoru smo majhno podjetje, ki je včasih bilo enovito, vendar pa smo se po »evropskem« zgledu razdelili in imamo sedaj potniški, tovorni promet, infrastrukturo, delavnice in turizem, torej pet podjetij znotraj enega in ravno toliko direktorjev, tajnic, svetovalcev..... Na terenu pa se nam dogaja, da ljudi primanjkuje, narediti pa ne moremo popolnoma nič, saj smo »ločeni«, čeprav vsi delamo za isto podjetje. Po delitvi imamo same težave z organizacijo, vendar pa upamo, da se bodo stvari uredile po volitvah, ki jih imamo letos na Madžarskem. Pri nas so namreč vsakokratne »evropske usmeritve« odvisne od vladajoče garniture, kar je rahla frustracija, narediti pa ne moremo kaj dosti. Prihajajoča nova garnitura obljublja povrnitev v prejšnje, torej enovito stanje podjetja. Bomo videli. Drugače pa je z lastništvom GESHEV- a takole: 62% je v lasti Madžarske, 32% v lasti Avstrije, preostalih »nesrečnih« 6% pa stalno menja lastnika. V desetih letih se je ta delež zamenjal



György Balla v družbi Zlatka Rateja in Draga Toreja

že trikrat – najprej je bilo lastnik pristanišče Hamburg, nato RCA špedicijski holding, danes pa je lastnik gradbeno podjetje STRABAG iz Avstrije.

Je pa na področju Madžarske od vstopa v Evropsko unijo nastalo že 12 novih prevoznikov, če temu sploh lahko rečemo novi prevozniki. Fenomen je namreč v tem, da so vsa ta podjetja ustanovili ljudje, ki so bili generalni direktorji na državnih železnicah MAV, nato so jih zaradi raznih razlogov, najpogostejši je bil »spodobnost«, razrešili. So pa bili na položaju ravno dovolj časa, da so najboljše posle v času direktorovanja prenesli na svoja nova podjetja in tako počasi slabili nacionalnega operaterja, ki je danes, oprostite izrazu, v r..... Zakaj? Poglejte. Na Madžarskem je, kot sem že dejal, marsikaj odvisno od garniture na oblasti. Trenutna je zelo liberalna, kaj pa to pomeni, ni potrebno razlagati. Nacionalnega prevoznika MAV so razdelili na 5 delov, ki pa niso holdinško povezani. Sestavljajo jih infrastruktura (državna), potniški promet, tovorni promet, delavnice in vleka. Podjetje je tako postalo zelo ranljivo, kar se v praksi lepo kaže v prodaji tovarnega prometa avstrijskim ÖBB / Rail Cargo. Ti že imajo v načrtu velike spremembe, predvsem na kadrovskem področju. Prevzeli so 3400 zaposlenih, 200 so jih že odpustili, pripravljajo pa novo organiziranost divizije CARGO, kar v praksi pomeni zmanjšanje zaposlenih za 1200 ljudi. RCA na področju Madžarske zanimajo predvsem direktni vlaki in tovari, ki bi jih lahko čim hitreje prepeljal čez Madžarsko s čim manj osebja. Stranske proge in kosovne pošiljke jih ne zanimajo, ker tam preprosto potrebuješ več ljudi, dobička pa ni. Tako smo na Madžarskem prišli v absurdno situacijo



jo, ko tovarne in podjetja ne dobijo materiala za normalno obratovanje, saj dostava po cesti ni možna, ker ceste do tja preprosto ni (madžarska logika pač!), RCA to ne zanima. MAV tega ne more opraviti, ker so proge in trase državne, ta jih proda tistemu, ki več plača, to pa MAV zagotovo ni, podjetja in tovarne se posledično zapirajo, saj brez surovin ne morejo obratovati, ljudje ostanejo na cesti..... Cena novih »kapitalističnih« časov!

Kar se sindikatov pri nas tiče, so stvari sledeče. Pri GESHEV – u imamo 3 sindikate, pri MAV – u jih imajo 17, od tega 9 reprezentativnih. Vendar pa je med nami ogromna razlika. Mi imamo z lastnikom oz. delodajalcem relativno dobre odnose, pogajanja so pogajanja na pravem, kulturnem nivoju, kjer nas delodajalec posluša in tudi upošteva naše predloge in zahteve, kolikor je



to pač mogoče. Pri državnem MAV pa je zgodba popolnoma drugačna. Če odmislimo dejstvo, da so že njihovi sindikati med seboj popolnoma skregani in se ne morejo dogovoriti niti o kolikor toliko normalnem skupnem nastopu, imajo še na strani delodajalca sogovornika, ki se ne pogaja in hoče delovati s trdo roko, po direktivah, tako pač, kot se je delalo na naši strani »železne zaves« pod sovjetsko oblastjo. Oni se ne pogajajo, ampak preprosto rečejo – tako bo in nič drugače! Nočem sicer namigovati na nič, vendar pa vam lahko iz svojih izkušenj s sovjetskim režimom povem, da ste imeli pri vas veliko srečo, da so bile razmere vsaj take, kot so bile. Mi smo bili dobesedno ujetniki v svoji lastni državi, brez najmanjše besede. Pa pustimo to. To je del zgodovine. Če se vrnem na sindikate. Načini, kako se pogajamo se kažejo v tem, da smo pri GESHEV – u stavkali dvakrat po dve uri in z delodajalcem dosegli dogovor, MAV pa je stavkal šestindvajsetkrat (26!), tudi po 14 dni, pa jih nihče ni poslušal. Se pa tudi med našimi tremi sindikati včasih zgodi, da se ne moremo uskladiti, kar pa delodajalcu običajno ni jasno in se nam samo smeji – »Fantje, ko boste vedeli, kaj želite, pridite nazaj!« Potem se pogovarjajo z nami in nas ne odslovijo, tako kot uprava MAV svoje sindikate.

Se pa sindikati včasih tudi poenotimo in stopimo skupaj. Tak primer so bile železniške proge, skupaj 50 v dolžini 2000 kilometrov, ki so jih razne vladajoče garniture zapirale, ker menda niso bile rentabilne, sedaj pa smo sindikati s skupnim nastopom dosegli, da se te proge počasi, ampak res počasi vračajo v življenje. Letos so jih, recimo, odprli pet. Je pa v tej celotni zgodbi nastal zelo velik problem, smešen ali pa žalosten, odvisno, kako gledamo na to. Ker proge niso obratovala, so svojo priložnost izkoristili pripadniki neke manjšine, s katero imate tudi vi verjetno kar nekaj težav (... gušpud, kaj pa otrok ve, kaj je dvestu kil, otrok prime, pa nese....), ki so odmontirali oz. pokradli veliko tirnic, ter jih prodali za staro železo. Sedaj pa odpri progo, če moreš.



Seveda pa vseh prog niso pokradli in za te tudi pri nas plačujemo uporabnino. Imamo drugo najdražjo uporabnino v Evropi, takoj za Slovaško. 12 podjetij, ki sem jih že prej omenil, je vložilo tožbo proti državi zaradi previsoke cene, kar je spet »hec« po madžarsko. Najprej jim speljejo posel, ustanovijo svoja podjetja, zavezijo državno podjetje, nato pa še preprosto tečejo na sodišče, ko jim hoče ta ista država zaračunati uporabnino. Bomo pa tudi mi imeli kaj od tega, tako, da naj se kar prerekajo med sabo.

No, pa se dotaknimo še službe za Vleko. V podjetju MAV so naredili osnovno napako, ker so si dvignili ceno, da bi izboljšali plače, sedaj pa so predragi in jih ne bi nihče najel....., v glavnem začarani krog, v katerega so se sami ujeli. Če pa pogledamo pri nas v GESHEV – u, imamo plačo okrog 1000 evrov bruto, povprečna plača na Madžarskem pa je okrog 650 evrov bruto, kar



pa naj vas ne zanese, saj so plače v realnosti veliko nižje, povprečje se dvigne na račun visokih plač, ki jih imajo redki. Pri GESHEV – u povprečje znižuje (!) 220 zaposlenih, ki delajo na osnovnih, najslabše plačanih delovnih mestih v podjetju, so pa njihove plače še vedno precej višje, kot bi jih dobili v kakšnem državnem podjetju na Madžarskem. Poznamo tudi izobraževanje, kot ga imate pri vas. Včasih smo ga imeli vsak mesec po tri ure, sedaj pa ga imamo vsake tri mesece po deset ur. Imamo tudi periodične izpite, ki jih opravljamo pred komisijo, ki jo sestavljajo ljudje iz podjetja (šolski in predstavniki lastnika). Vsak zaposleni, ki pride k nam na novo, ima najprej poskusno dobo tri mesece, naprej pa dobi pogodbo za nedoločen čas. Če izgubi zdravstveno skupino, se ga prerazporedi znotraj podjetja, kjer dobi plačo v višini 80% plače, ki jo je imel na prejšnjem delovnem mestu. To sicer povzroča jezo pri zaposlenih, ki ta dela opravljajo kot osnovno delo (govorimo namreč o prej omenjenih delavcih, ki v GESHEV - u dobijo najnižjo plačo). Strojvodja, ki izgubi zdravstveno skupino, se razporedi na delovno mesto, ki je v osnovi najnižje plačano, vendar pa s svojimi 80% prejšnje plače krepko preseže nove sodelavce, ki opravljajo isto delo za precej nižjo plačo.

Kar se upokojevanja tiče, je stvar sledeča. Če je strojvodja delal vso delovno dobo na istem delovnem mestu (torej je vozil), se lahko upokoji 5 let prej. Upokojitvena starost je 62 let, vendar pa veselo sledimo evropskim zahtevam in ta doba se bo zagotovo povišala. Tako, da bo še zelo veselo na zemlji madžarski! Veliko dela nas še čaka in verjamem, da bomo od slovenskih stanovskih kolegov dobili vso polno podporo pri naših prizadevanjih.

Za konec pa še pozdrav slovenskim kolegom – **Bonáti űdnözletem a Szlovén vasubasszaleszervezeti barátainok!**

Robert Zakrajšek

* Fotografije so iz železniške postaje Budapest Keleti



Podarite doživetja!

PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO
- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic.

Nekoč je bila kurilnica . . .



Časopis BUDNIK

Izdajatelj:

Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora:

Zdenko Lorber

Fotografije:

naslovnica – Niko Dolžan,

strani 17 in 18 – Daniel Majd

Slika iz praznične voščilnice je last in delo
slikarja Staneta Jakšeta – Stanča in je
uporabljena z dovoljenjem avtorja.

Tisk:

Janez Dermastija

Glasilo izhaja tromesečno

v nakladi 1.350 izvodov

Naslov uredništva:

SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana.

01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.

E-mail: budnik@slo-zeleznice.si

www.sindikat-strojevodij.si

