

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Nova smer

**Mednarodni železniški seminar
Velike spremembe so pred vrati**

Tovorni promet

Kopenski tranzit pred novimi izzivi

Infrastruktura

**Odstranjevanje odsluženih pragov
Za čistejše in lepše okolje**

**Intervju: Dušan Žičkar, direktor SŽ - CD d.o.o.
Pripravljene smo na dobre rezultate**



ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slozeznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Marko Tancar, Zvone Ribič, Dario Cortese, Andraž Briški-Javor, Mišo Serajnik, Benjamin Ornik, Drago Ogrizek • tisk: Present d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejajajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prihodnja številka Nove proge izide 6. septembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 16. avgusta.

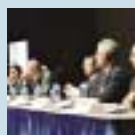


Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

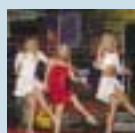
1

Do boljših storitev tudi brez zakonodaje



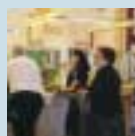
Nova smer

Železniški tovorni promet v novem stoletju je bil osrednja tema mednarodnega železniškega seminarja, ki je potekal 27. in 28. maja v ljubljanskem Cankarjevem domu.



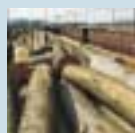
Nova smer

Deset let uspešnega poslovanja je na zadnji dan maja proslavilo Železniško invalidsko podjetje, ki kruh daje že 725 delavcem, večinoma invalidom.



Potniški promet

Pri globalnih cenah, ki jih uvajamo tudi pri nas, gre predvsem za nov način oblikovanja cene, kar pomeni, da se lahko bolj uspešno odzivamo na potrebe in zahteve trga.



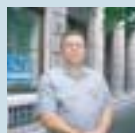
Tovorni promet

Kopenski tranzit v zadnjih letih ne dosega rekordnih rezultatov kot luški tranzit, a je pomemben del naših storitev. Novi produkti pa krivuljo že obračajo navzgor.



Intervju

Dušan Žičkar je v začetku lanskega leta je prevzel vodenje podjetja SŽ-Centralne delavnice, d. o. o., ki ga že kronično mučijo pomanjkanje dela in slabi rezultati.



SŽ so ljudje

Danilo Šenkinc
»Delo z ljudmi mi je bilo vselej v užitek!«

2

5

6

10

12

16

»Slovenske železnice, Skupnost evropskih železnic in Mednarodna železniška zveza pozdravljajo zadnjo širitev Evropske unije,« so v skupni izjavi zapisali Blaž Miklavčič, Johannes Ludewig in Benedikt Weibel. Po njihovem prepričanju odpiranje EU državam Srednje in Vzhodne Evrope daje železnicam nove priložnosti, političnim odločevalcem pa prinaša nove izzive, zlasti glede upoštevanja stanja infrastrukture in voznih sredstev novih članic pri razvoju enotnega železniškega sistema. Hkrati pa so podpisniki skupne izjave, ki je bila predstavljena na mednarodnem železniškem seminarju konec maja v Ljubljani, opozorili, da je za železnice obstoj enotnega evropskega železniškega območja dejstvo že kar nekaj časa. Evropska komisija in evropski parlament sta že sprejela drugi sveženj ukrepov – tako imenovani drugi železniški paket. Ta določa, da se bo 1. januarja 2006 evropsko železniško omrežje odprlo za konkurenco v mednarodnem prometu, 1. januarja 2007 pa bo popolnoma sproščen tudi dostop na železniška omrežja na državni ravni. Gre za velike spremembe, na katere se posamezne železnice, tudi naše, že pripravljamo kar nekaj časa, zato sam vstop v EU ne prinaša večjih sprememb in presenečenj.

Zanimiva pa je v kontekstu nove, razširjene Evrope, primerjava med starimi in novimi članicami ter njihovimi železniškimi sistemi. Za evropske železnice je značilno, da največ prihodkov ustvarijo s prevozi potnikov, njihov delež tovornega prometa pa je relativno majhen. Vodja generalnega direktorata evropske komisije za transport Jean-Arnold Vinois je povedal, da je povprečni delež tovornega prometa železnic »stare« Evrope, brez upoštevanja ladijskega transporta, okrog 15 odstotkov. Delež osmih novih članic (Ciper in Malta nimata železniških prog) je povprečno 30-odstoten. Tržni delež, ki ga z železniškimi prevozi tovora dosegamo v Sloveniji, je 41-odstoten. Estonija pa dosega celo 75-odstotni tržni delež, pri čemer je treba upoštevati, da imajo baltske države poseben položaj zaradi rednih prevozov nafte iz Rusije v baltska pristanišča.

Visoki tržni deleži srednje- in vzhodnoevropskih železnic so delno prav gotovo dediščina nekdanjega monopolnega položaja in državne zaščite poslovanja, ki pa sta že zdavnaj romala na smetišče zgodovine. Na prvo mesto so stopile nove storitve – boljše, hitrejše, cenejše in zanesljivejše. Le z njimi bomo lahko tudi v novih evropskih članicah obdržali relativno visoke deleže v tovornem prometu in jih celo povečali. Zato bo treba postoriti še marsikaj, tudi zato, ker evropski zakonodajalci ne počivajo. Pripravlja se že tretji železniški paket, ki predvideva tudi penale za neizpolnjevanje pogodbenih obveznosti v tovornem prometu. Predstavniki evropskih železnic so prepričani, da bi bil sprejem takšnega predloga škodljiv, saj bi v resnici zelo negativno vplival na kakovost storitev. Zdaj je nastopil čas, da evropske železnice političnim odločevalcem predstavimo svoja prizadevanja za izboljšanje storitev, ki jih ni malo, ter z dogovori na najvišji državni in evropski ravni skušamo najti kompromis, ki bi zadovoljil vse sodelujoče.

Mednarodni železniški seminar

Velike spremembe so pred v

Železniški tovorni promet v novem stoletju je bil osrednja tema mednarodnega železniškega seminarja, ki je potekal 27. in 28. maja v ljubljanskem Cankarjevem domu. Organizirali smo ga v sodelovanju z Mednarodnim železniškim združenjem za kongresne dejavnosti (IRCA). Na seminarju, kakršnega v Sloveniji še ni bilo, so strokovnjaki s področja železnic, politike in gospodarstva razpravljali o izzivih, ki so pred železnicami, o pričakovanih uporabnikih ter o vlogi in pomenu prometne politike.

Prvi dan seminarja je udeležence pozdravil generalni direktor **Blaž Miklavčič** in jim zaželel uspešno delo. Spregovorila sta tudi predsednik GZS mag. **Jožko Čuk** in prometni minister **dr. Marko Pavliha**. »Promet je temeljno gibalno človeštva in žal tudi eno od najbolj zanemarjenih področij,« je povedal minister. Po njegovih besedah je promet že v »stari« Evropski uniji s 15 članicami zaposloval 14 milijonov ljudi in pomenil kar 10 odstotkov evropske-

ga bruto proizvoda, a je bil vseeno na stranskem tiru. »To moramo spremeniti,« je bil prepričan Pavliha in povedal, da zato nastaja tudi slovenska resolucija o prometni politiki. V njej je predvideno povezovanje železniškega in cestnega prometa v sistem javnega potniškega prometa, najprej s kombinirano vozovnico, leta 2012 pa z uvedbo integrirane vozovnice. Zato bo po ministrovih besedah najprej nujno treba končati reorganizacijo Slovenskih železnic z ustanovitvijo jedrnega podjetja Potniški promet, ki bo usposobljeno za učinkovito vključevanje v sistem javnega potniškega prometa. »Že naslednje leto bomo govorili o enotnem voznom redu javnega potniškega prometa in leta 2008 imeli javno agencijo za potniški promet,« je še povedal. S tem naj bi izvajalcem javnega potniškega prometa zagotovili enakopravne pogoje, soliden temelj javnega potniškega prometa pa naj bi bil prav železniški promet. Pri opisovanju skrbi prometne politike za

gospodarstvo je zaradi prijaznosti do okolja Pavliha posebno pozornost spet namenil železniškemu transportu. Opozoril je na napovedano rast tovornega prometa in s tem povezane zgoščitve v cestnem prometu. Eden od ključnih ukrepov za vzpostavitev ravnovesja med načini transporta bo uporabnina. »Na podlagi pravičnih kriterijev določanja uporabnine bo lahko železniški sistem z višjo stopnjo tehnične in tehnološke usposobljenosti, predvsem pa s poslovno usposobljenostjo prevzel delež, ki mu pripada,« je prepričan prometni minister. Omenil je tudi pomen Slovenije kot presečišča V. in X. koridorja in povezavo obeh koridorjev s pomorskim prometom Luke Koper. Marko Pavliha je napovedal tudi nekaj večjih infrastrukturnih del. Že prihodnje leto naj bi začeli dela na drugem tiru med Kopro in Divačo, ki je najhujše ozko grlo na naših progah. Dela naj bi bila končana do leta 2012. Napovedal je tudi elektrifikacijo proge Pragersko-Hodoš, ki

naj bi bila končana leta 2008. Hkrati potekajo tudi priprave na posodobitev proge Ljubljana-Hodoš, do leta 2015 pa bi železi zgradili drugi tir med Mariborom in Šentiljem. Do leta 2020 naj bi tako v železniška infrastruktura dela skupaj vložili milijardo evrov.

Skupna izjava za sodoben tovorni promet

Delovni del prvega dneva seminarja se je začel z okroglo mizo, na kateri so sodelovali tudi generalni direktor Blaž Miklavčič, minister za promet Marko Pavliha ter izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic (CER) Johannes Ludewig. Sledile so razprave, razdeljene po vsebinskih sklopih. Poseben poudarek pa je srečanju dal slovesni podpis izjave o tovornem prometu v novem stoletju. Podpisala sta jo **Blaž Miklavčič** in **Johannes Ludewig**, že prej pa jo je podpisal predsednik Mednarodne železniške zveze UIC **Benedikt Weibel**. Slednji se seminarja žal ni mogel udeležiti. V izjavi so v osmih točkah izrazili stališča evropskih železnic do izzivov, ki jih železniški tovorni promet v novem stoletju in razširjeni Evropi postavlja pred železnice, uporabnike in politike.

V izjavi so podpisniki zapisali, da SŽ, CER in UIC pozdravljajo zadnjo širitev Evropske unije. Za železnice je bil obstoj enotnega evropskega železniškega območja dejstvo že kar nekaj časa. Odpiranje EU državam Srednje in Vzhodne Evrope daje železnicam nove priložnosti, političnim odločevalcem pa prinaša nove izzive, zlasti glede upoštevanja stanja infrastrukture in vozniških sredstev novih članic pri razvoju enotnega železniškega sistema. Evropske železnice zato pozdravljajo nedavni sprejem drugega železniškega paketa, ki upošteva tudi posebni položaj srednje- in vzhodnoevropskih držav.

Hitra rast tovornega prometa



V debatah so sodelovali najvišji predstavniki železnic, politike in gospodarstva iz vse Evrope.

vratu

zahteva več novosti v železniškem sektorju, ki mora oblikovati transportno hrbtenico ter združiti različne transportne načine po vsej Evropi. Kot pomemben korak v pravi smeri izjava omenja prav interoperabilne lokomotive, ki povezujejo Zalog in Červinjan. Evropske železnice se zavedajo, da morajo zlasti izboljšati kakovost svojih storitev in produktivnost. Zato bodo še naprej brez izjem izpolnjevale določila dokumenta o kakovosti tovornega prometa, ki so ga sprejele 4. julija 2003. Veliko povečanje produktivnosti in uvajanje novih, cenejših in zanesljivejših mednarodnih produktov in storitev v zadnjih letih kažejo, da se potrebne spremembe na železnicah že dogajajo. Zato SŽ, CER in UIC izražajo veliko skrb glede tretjega železniškega paketa, ki ga je pred kratkim predlagala Evropska komisija. Ta namreč predvideva sistem obveznih plačil penalov v železniškem tovornem prometu. Evropske železnice so prepričane, da bi sprejem takšnega predloga, v nasprotju z njegovim namenom, zelo negativno vplival na kakovost storitev. Zato evropske železnice soglasno pozivajo politične dejavnike, naj zavrnejo to potencialno zelo škodljivo zakonodajo. Hkrati se na področju

prometne politike zavzemajo za tesnejše sodelovanje med politiko in železniškimi podjetji tako na ravni Evropske unije kot na ravni državnih vlad. Realističen temelj evropskega tovornega prometa bo lahko postavljen le, če bodo železnice in politični odločevalci delali skupaj, sistematično in usklajeno, je še zapisano v izjavi.

Spremembe na evropski ravni nujne

Drugi dan seminarja, 28. maja, smo organizirali tudi tiskovno konferenco, ki je bila zelo dobro obiskana in na kateri so najvišji udeleženci predstavili glavne teme, o katerih so se pogovarjali. »Slovenske železnice nismo le slučajno organizator tokratnega seminarja,« je povedal Blaž Miklavčič. »Smo netipična železnica, saj tri četrtine transportnih prihodkov ustvarimo s tovorom, le četrtino pa s prevozom potnikov. Za druge evropske železnice je značilna prav obratna slika.« Posebej je omenil tudi visok tržni delež tovornega prometa Slovenskih železnic, ki znaša kar 41 odstotkov, kar je precej bolje od evropskega povprečja. »Tovorni promet je naše preživetje in zato mu tudi namenjamo toliko po-



Predstavniki evropske komisije, Jean-Arnod Vinois, je povedal, da se morajo evropske železnice prestrukturirati in odpraviti medsebojne zgodovinske ovire.

zornosti,« je še povedal generalni direktor. Po njegovih besedah prihodnost vidimo v uvajanju blok vlakov, v katerem smo prvi v Evropi in že dobivamo posnemovalce. Našo strategijo v tovornem

prometu je pojasnil izvršni direktor tovornega prometa Srečko Žerjav, ki je opisal sistem evropskega omrežja blok vlakov (Network Europe) ter vzpostavljanje logističnih centrov, kakršen na-



Generalni direktor Blaž Miklavčič in generalni sekretar Mednarodnega železniškega združenja za kongresne dejavnosti IRCA, Antoine Martens.



Del ekipe SŽ, ki je skrbela za nemoten potek seminarja: namestnik generalnega direktorja mag. Andrej Godec, generalni direktor Blaž Miklavčič, pomočnica izvršnega direktorja za strateško trženje in razvoj Mirjam Kastelič, generalni sekretar Igor Šimenc in izvršni direktor tovornega prometa Srečko Žerjav (z leve).

staja tudi v ljubljanskih Mostah. Jean-Arnold Vinois, vodja generalnega direktorata evropske komisije za transport, je povedal, da so bile železnice zgodovinsko zasnovane tako, da ne povezujejo držav, temveč jih ločujejo. Zato bo treba premagati številne tehnične in administrativne ovire, tako da bodo, podobno kot ceste, tudi železnice lahko popolnoma interoperabilne. Železnice pa se morajo tudi prestrukturirati, pri čemer EU ne določa privatizacije, ki je stvar vsake posamične železnice. Vsekakor pa je treba zagotoviti ločeno vodenje računov in prenehati s prelivanjem sredstev med potniškim in tovornim prometom ter obratno. Evropske železnice si bodo prizadevale do leta 2010 stabilizirati in celo povečati svoj tržni delež, za kar pa se bodo morale precej bolj obrniti k uporabnikom in jim ponuditi boljše storitve in nižje cene. »Tržni delež železnic v EU je okrog 15 odstotkov, v novih osmih članicah pa je povprečno 30-odstoten. Tako visok delež bi radi obdržali,« je povedal Vinois. Novim članicam bo s svojimi skladi pomagala tudi Evropska unija; do leta 2006 naj bi železnice dobile kar polovico od sedmih milijard, namenjenih za transport. Denar torej je, zdaj bo treba pripraviti ustrezne programe in ga



Za manj formalno izmenjavo mnenj je poskrbel večerni sprejem v železniškem muzeju, za profesionalno glasbeno podlago pa neurtudni godbeniki zidanomoške godbe.

izkoristiti.

Namestnik izvršnega direktorja CER-a Colin Hall je, podobno kot drugi govorniki, pohvalil dosežke Slovenskih železnic. Pridružil se je mnenju Jeana-Arnolda Vinoisa o pozornosti, ki jo EU namenja železnici. »Od skupno 30 transportnih projektov na evropski ravni jih je kar 21 železniških,« je

povedal. Poudaril je, da evropske železnice niso proti konkurenci, kot se jim včasih očita, temveč dejavno sodelujejo z organi EU pri oblikovanju nove zakonodaje in podpirajo dolgoročne cilje evropske prometne politike. Drugi železniški paket prinaša ogromne spremembe, saj bo leta 2006 evropsko omrežje odprto

za konkurenco na področju mednarodnih povezav, leto pozneje pa tudi na državni ravni. Hall je v imenu CER-a podprl takšno rešitev, saj je prepričan, da bo železniško omrežje treba poenotiti in uvesti interoperabilnost.

Vlada odobrila nakup lokomotiv

Vlada je na seji 24. junija kot ustanoviteljica Holdinga Slovenske železnice, d.o.o. dala soglasje k Poslovnemu načrtu dejavnosti tovarnega prometa. S tem je dala soglasje tudi za investicijski program za nakup 20 novih večsistemskih električnih lokomotiv, vrednih 75 milijonov evrov. Dobavila jih bo družba Siemens SGP Wien, ki je bila na javnem razpisu izbrana kot najbolj ugodni ponudnik. Nove lokomotive bodo na naše tire zapeljale leta 2006. Vlada je po obravnavi omenjenega poslovnega načrta Ministrstvu za finance naložila, naj v dogovoru s

Holdinom SŽ določi optimalni model, ki bo ob zapadlosti glavnice omogočal plačilo finančnih obveznosti do Eurofime. V obrazložitvi je vlada še zapisala, da je postopna zamenjava zastarelih in dotrajanih električnih lokomotiv predpogoj za konkurenčnost Slovenskih železnic. Naš tovorni promet pa je po prepričanju vlade tisti del Slovenskih železnic, ki je bil že doslej izrazito tržno usmerjen in je lani že dosegel pozitiven operativni rezultat ter končni poslovni izid, kar ambicioznim ciljem poslovnega načrta daje določeno verodostojnost.

Prva rdeča brižita

Takole se je na eno prvih voženj z Jesenic proti Ljubljani podala lokomotiva 363-019, odeta v nove barve. Po oblikovni zasnovi Marjane Habicht iz Službe za organizacijsko komuniciranje so ob re-

viziji vlak maja prebarvali v delavnicah Centralnih delavnic v Mostah. Naslednja bo novo preobleko dobila lokomotiva 261-018, postopno pa bo ob revizijah sledilo še barvanje preostalih brižit.



ŽIP dopolnil 10 let

Deset let je dolga doba v življenju posameznika, v času vse ostrejšje tržne konkurence pa je deset let pomemben mejnik tudi za podjetje. Zlasti če desetletje zaznamuje izpolnjevanje vizije podjetja ter doseganje zastavljenih ciljev. Prav deset let uspešnega poslovanja je na zadnji dan maja proslavilo Železniško invalidsko podjetje z odlično pripravljeno slovesnostjo v železniškem muzeju v Ljubljani.

Kot je povedal direktor Železniškega invalidskega podjetja (ŽIP) Jože Koleča, ki podjetje vodi že od začetka, se je bilo treba pred ustanovitvijo spopadati z nerazumevanjem matičnega podjetja. Idejni projekt o ustanovitvi invalidskega podjetja, ki bi zagotavljalo delo 400 invalidnim delavcem, je bil že leta 1990 predstavljen vodstvu Slovenskih železnic, ki pa projekta ni podprlo. Zelenu luč za ustanovitev invalidskega podjetja je jeseni leta 1993 prižgal tedaj novi direktor SŽ Marjan Rekar, in 1. junija 1994 je ŽIP začel poslovati. Začetki so bili skromni; ŽIP je tedaj zaposloval 180 delavcev, večinoma invalidov.

»Na začetku poslovanja smo bili deležni nespodbudnih napovedi, češ da podjetje s tako dejavnostjo in tako strukturo delavcev ne bo uspelo in preživelo. Mi »Žipovci« pa smo verjeli, da bomo

uspeli in naredili uspešno podjetje. In tudi smo, za kar gre še posebej zahvala vsem nekdajnim in sedanjim zaposlenim,« je poudaril Jože Koleča.

Podjetje pa je hitro napredovalo in širilo svoje dejavnosti. Že leta 1995 so začeli z upravljanjem železniških počitniških zmožnosti in v nekaj letih večino zelo zanemarjenih počitniških enot usposobili za letovanje. V naslednjih letih so ŽIP-ovci prevzemali nove in nove naloge – urejanje okolja železniških postaj, čiščenje poslovnih prostorov ter potniških vagonov in vlakov, upravljanje samskih domov in parkirišč SŽ, vzdrževanje objektov in cestnih vozil, gojenje rož, različne invalidske delavnice ter nameščanje različnih avtomatov za napitke so samo nekatere od dejavnosti, ki se jim vsak dan pridružujejo nove. Danes Železniško invalidsko podjetje zaposluje 725 delavcev, največ pa jih je bilo leta 2001 – kar 824. Pri svojem poslovanju ne dosegajo visokih dobičkov, ki pa tako ali tako niso cilj poslovanja takšnega podjetja. Uspešno pa izpolnjujejo svoje temeljno poslanstvo – zaposlovanje čim večjega števila invalidov Slovenskih železnic. Kljub tesni povezanosti z materinskim podjetjem pa ŽIP nikakor ni odvisen samo od del znotraj sistema. Kar 44 odstotkov prihodkov namreč po



Direktor ŽIP-a Jože Koleča je opisal zgodovino podjetja.

besedah Koleča ustvarijo na zunanem trgu.

Navzoče sta nagovorila tudi generalni direktor Blaž Miklavčič in njegov pomočnik mag. Andrej Pagon, ki je predsednik nadzornega sveta Železniškega invalidskega podjetja. Oba sta spregovorila o velikem pomenu ŽIP-a in njegovi veliki povezanosti s Slo-

venskimi železnicami. Za malo manj resni del prireditve so poskrbeli skeči petih igralcev, ki so na sproščen način povezovali program in mimogrede s šalami prikazali tudi zgodovino in dejavnosti ŽIP-a.

Marko Tancar



Da navzoči res niso mogli niti pomisliti na dolgčas, so poskrbeli številni nastopajoči – Železničarska godba iz Zidanega Mostu, New Swing Quartet, skupina Black & White ter plesna skupina Janje Zupan.



Program je s skeči povezovala skupina petih igralcev, ki so takole prikazali del dejavnosti ŽIP-a.

Globalne cene v potniškem



V ponudbi cen prevozov z vlaki se vedno pogosteje srečujemo s pojmom »globalne cene«. Pogosto se uporablja tudi izraz »tržne cene«, ki pa je le delno ustrezen. Pravzaprav so vse javno objavljene cene, ki veljajo na trgu prevoznih storitev, tržne. V železniškem potniškem prometu pa izraz tržna cena (angleško: market price) pomeni tudi, da na določeni relaciji upoštevamo konkurenčne cene ter druge dejavnike, kot na primer termin potovanja in podobno. Tržno ceno lahko oblikujemo tudi s primernim popustom glede na redno ceno v skladu s klasično tarifo. Pri globalnih cenah gre predvsem za drugačen način oblikovanja cene kot pri klasični tarifi, kar pomeni, da se lahko bolj uspešno odzivamo na potrebe in zahteve trga. To pa je

tudi vzrok za pogosto enako uporabo obeh pojmov – globalnih in tržnih cen. Kaj torej pomeni izraz globalna cena? Gre za ceno, v katero so poleg cene prevoza všteti tudi rezervacija sedeža in po potrebi tudi različne druge storitve, na primer gostinska postrežba pri sedežu, časopis in podobno. Cena velja za določen vlak in termin potovanja, enako kot pri letalih.

V Sloveniji uporabljamo globalne cene samo za vlake ICS v notranjem prometu. Potniki v mednarodnem prometu pa lahko tudi za te vlake še vedno kupijo mednarodno vozovnico po tarifi TCV, vendar z obvezno rezervacijo sedeža. Enako velja tudi za potnike z vozovnicami Inter Rail ali Euro Domino. V tujini pa so globalne cene veliko bolj razširjene. Sistem

globalnih cen je danes v celoti uveljavljen na vseh vlakih daljinskega prometa v Španiji, na vlakih TGV v Franciji, na številnih nočnih vlakih v Evropi, na vlakih Eurostar in Thalys in tako naprej. To pomeni, da za potovanje v Pariz ne moremo enostavno kupiti mednarodne vozovnice in potem izbirati vlake po naši volji, temveč moramo za potovanje v Francijo najprej izbrati vlak in nato kupiti ustrezno vozovnico. Imetniki vozovnic Inter Rail ali Euro Domino in drugih podobnih vozovnic pa morajo obvezno rezervirati sedež. Enako velja, če potujemo z vlakom v Španijo. V nasprotnem primeru na vlaku v najboljšem primeru plačamo primerno doplačilo ali pa moramo celo kupiti novo vozovnico po polni ceni. Sistem globalnih cen bo v pri-

hodnje v daljinskem mednarodnem in notranjem prometu večinoma povsem nadomestil klasično mednarodno tarifo TCV. Ne glede na številne popuste klasične tarife ta namreč ne omogoča večje tržne prilagodljivosti, in s takšnim sistemom cen je predvsem v daljinskem prometu težko konkurirati osebnemu, avtobusnemu in letalskemu prometu. V Zahodni Evropi so hitri vlaki, na primer Thalys, TGV in ICE, na razdaljah do 500 kilometrov glede časa potovanja zelo konkurenčnim letalskim prevoznikom. S ponudbo novih poceni letalskih prevoznikov (Ryanair, EasyJet) pa se je konkurenca na trgu še povečala. Ti prevozniki namreč v določenih terminih ponujajo že skoraj neverjetno nizke cene, s katerimi so začeli odzemanj pot-

prometu

nike železnici. S klasičnimi tarifami odgovor na takšno konkurenco ni mogoč. Če vlak pelje v določenem terminu slabo zaseden, stroški pa so znani, ga je smotrno napolniti tudi z nižjimi cenami. Velja pravilo, da je boljši vlak s tremi potniki s ceno 5 enot, kot pa vlak z enim potnikom, ki plača 10 enot. Pomembno je predvsem določiti mejno ceno. Tako so danes tudi cene za potovanja v nekaterih terminih na vlakih zelo konkurenčne. Od Dunaja do Benetk lahko z nočnim vlakom potujemo že za 29 evrov, enako tudi do Hamburga. Takšne ponudbe so predvsem namenjene potnikom, ki jim je pri odločitvi najpomembnejša cena, ne pa termin potovanja. Torej so to predvsem turistična potovanja. Sistem oblikovanja globalnih cen je na prvi pogled enostaven, toda za njegovo uporabo je nujna uvedba elektronskega sistema odprave potnikov. V mednarod-

nem prometu danes prihodek dobivamo predvsem v deležu glede na pot, ki jo potnik prepotuje na našem omrežju. Na drugi strani so mednarodni vlaki tudi strošek, saj se plačuje uporaba tujih vagonov na našem omrežju po načelu osnih kilometrov. Ko pa bomo prodajali vozovnice z globalnimi cenami za vlake drugih prevoznikov v tujini ali v prihodnje tudi v Sloveniji, bo naš prihodek provizija od prodajne cene. To pa pomeni, da bomo v prihodnje uspešnost mednarodnega potniškega prometa čedalje bolj merili s prihodkom, ki ne bo nujno sorazmeren s povečanjem števila potnikov. Za nadaljnje uspešno sodelovanje v mednarodnem prometu bo izredno pomembna dopolnitev sistema odprave potnikov. V praksi to pomeni povezavo prodajnega sistema Supra z rezervacijskim sistemom Epa. Povezava sistema Epa in Supra se razvija v okviru pro-

jekta SP-4. Potekajo pa že pogovori z italijanskimi, madžarskimi in avstrijskimi železnicami o oblikovanju globalnih cen na določenih relacijah že z voznim redom 2004/2005.

Ne nazadnje je treba omeniti projekta evropskih železnic Prifis in Merits. Prvi pomeni bazo podatkov, v katero bodo prevozniki posredovali svoje cenovne ponudbe, drugi pa je baza voznih redov različnih prevoznikov. Oba sistema skupaj bosta omogočila vsem uporabnikom informacijo o voznih redih ter cenah mednarodnega železniškega prometa vse Evrope. Gre za izredno obsežna in ključna projekta, pri katerih tudi intenzivno sodelujemo.

Za železniški promet je zaradi njegovih posebnosti zelo pomemben elektronsko podprt informacijsko prodajni sistem. Na eni strani so prodajna mesta na železniških postajah ali v agencijah, na drugi strani so različni rezervacijski siste-

mi, kjer so naloženi podatki s cenami in rezervacijami. V Sloveniji rezervacije in globalne cene prodajamo s sistemom Epa, ki je povezan tudi z drugimi rezervacijskimi sistemi. Tako lahko v Sloveniji kupimo vozovnice za skoraj vse vlake, ki vozijo v Evropi. Izjema so vlaki Thalys, glede katerih se prav zdaj dogovarjamo za sklenitev pogodbe, prav tako je cilj tudi prodaja vlakov Eurostar, ki vozijo pod Rokavskim prelivom. Čeprav so te ponudbe na prvi pogled oddaljene in tržno nezanimive, pa so prihodkovno zanimive, zlasti v povezavi z letalskim prometom.

Zelo pomemben pa je sistem globalnih cen tudi zaradi ugotavljanja dejanskih prihodkov po vlakih in s tem njihove dejanske rentabilnosti glede na stroške. To je tudi eden od razlogov, da vsa nova železniška podjetja, na primer Thalys, Metropolitan in Connex, uporabljajo skoraj izključno globalne cene.

Prifis – evropski informacijski sistem s cenami

Eden izmed razlogov razvoja sodobnega in do uporabnika prijaznega »orodja« za posredovanje informacij o cenah in voznih redih železniškega prometa je že obstoječi informacijski in rezervacijski sistem letalskih družb, ki na internetnih straneh ponuja svojim strankam informacije o ceni in voznem redu. Kompleksnost tarifnega sistema posameznih evropskih železniških uprav je do zdaj onemogočala izpis pravilne informacije o ceni. V UIC-ju so že skušali poenostaviti in uskladiti različne tarife, a jim to ni uspelo. Z vzpostavitvijo evropskega informacijskega sistema Prifis bi te težave lahko odpravili. Poleg tega

bi bili z elektronsko izmenjavo tarif odpravljeni tudi precej visoki stroški njihove distribucije. To je še dodatna spodbuda razvoja informacijskega sistema, v naslednji fazi pa tudi rezerviranja in prodaje vozovnic po internetu. Cilj projekta Prifis (Price and fare information system) je razvoj orodja, ki bo različnim uporabnikom omogočalo enostaven dostop do obstoječih cen evropskih držav v povezavi z obstoječim voznim redom (projekt Merits), tako da bodo izhodni podatki uporabni za potovalni načrt. Splošna baza s cenami, potovalnimi in cenovnimi pogoji ter vozno-rednimi podatki bo dostop do

teh podatkov omogočala tudi Nacionalnemu distribucijskemu sistemu (NDS). Rezultat projekta bo spletna stran, do katere bodo lahko dostopali vsi zunanji uporabniki z vsega sveta ter že pred potovanjem dobili vse informacije. Spletno stran bodo uporabljale tudi vse železniške uprave, ki sodelujejo v projektu Prifis oziroma so članice UIC, ki je pobudnik in nosilec projekta.

Za izdelavo informacijskega sistema Prifis je bila 19. aprila letos podpisana pogodba med UIC in SysRail, pri projektu pa bodo sodelovala tudi podjetja DUO, TSF in DB System. Informacijski sistem Prifis bo vključeval nasled-

nje podatke oziroma baze: vozno-redne podatke iz obstoječe baze Merits, podatke o cenah, tarifah in potovalnih pogojih, ki bodo predstavljeni v zvezku 108-1, globalne cene pa v 108-2. Končna informacija se bo oblikovala z iskalnikom Horse, do katerega pride zahtevana informacija o relaciji potovanja. Vozno-redni podatki se bodo črpali iz baze Merits, podatki o cenah in tarifah pa s posebnim iskalnikom iz baze, ki bo vsebovala podatke iz že omenjenih zvezkov 108.1 in 108.2. Shema poteka iskanja zahtevane informacije je prikazana v nadaljevanju.

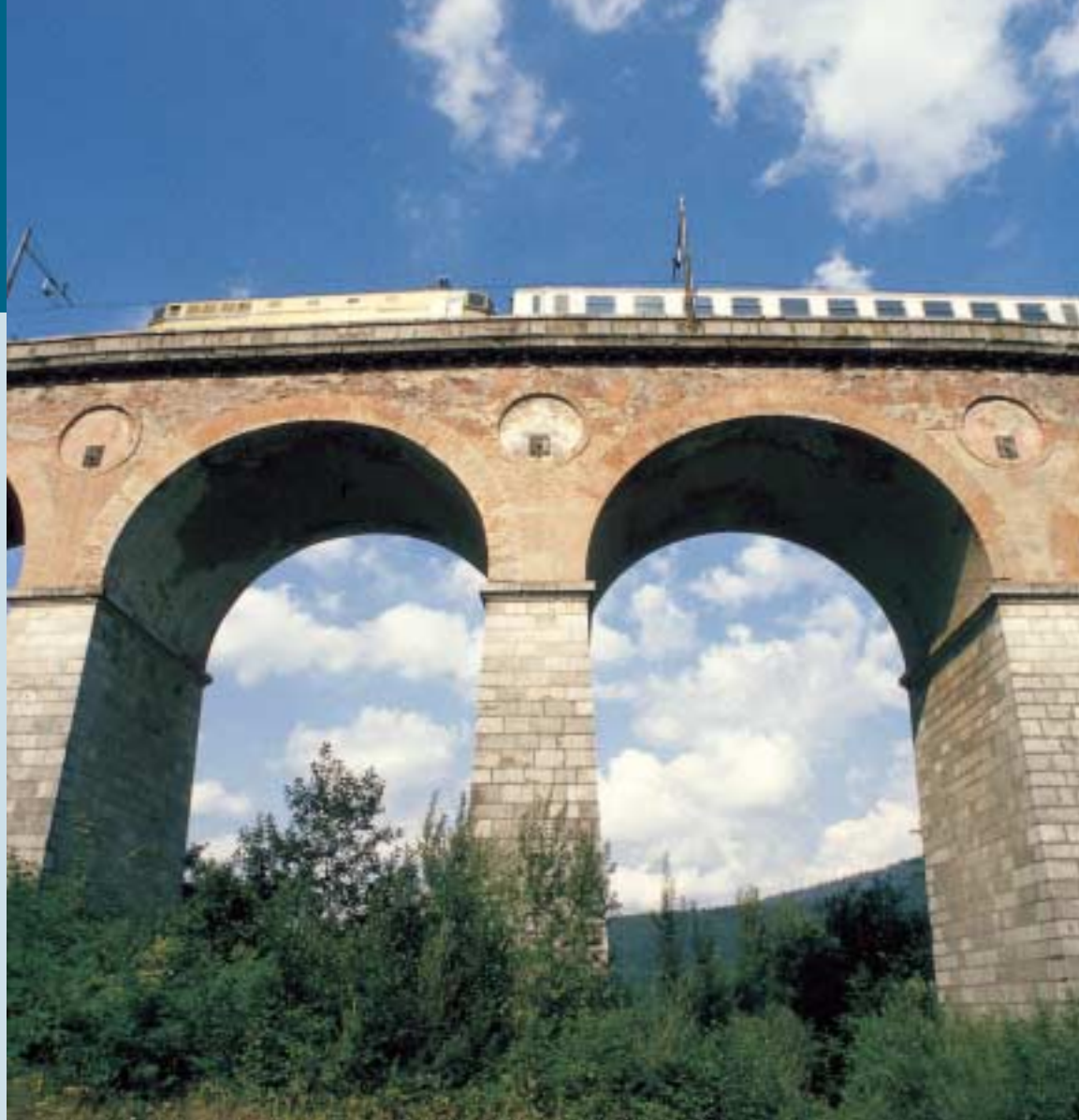
Aktualno

Tudi letos na Pivo in cvetje

Letošnja, že 40. prireditev Pivo in cvetje bo v Laškem potekala med 14. in 18. julijem. Ta množična prireditev je lani pritegnila skoraj 150.000 obiskovalcev. Od teh je kar 25.000 obiskovalcev potovalo z vlakom, za šest odstotkov več kot predlani. Tudi letos bodo zato poleg rednih vlakov v petek, soboto in nedeljo, ko je obiskovalcev največ, vozili posebni vlaki. Po navadi je najbolj zasedena relacija Celje-Laško, saj se večina potnikov pripelje do železniške postaje Celje z avtomobili in od tu naprej z vlaki. Zato bo med Celjem in Laškim ter seveda v obratni smeri vozilo največ posebnih vlakov. Prireditveni prostori so največ 10 minut hoje oddaljeni od železniške postaje, Laško pa je z vlaki povezano s praktično celo Slovenijo, zato je potnikov na vlakih iz leta v leto več.

S sezonskim vlakom v Turčijo

Avstrijske železnice so vpeljale nov avtovlak, ki bo do 11. septembra povezoval Dunaj in turško mesto Edirne, v obratni smeri pa bo vozil do 13. septembra. Vlak ima postanka tudi v Mariboru in Dobovi. Čeprav v Sloveniji nakladanje in razkladanje avtomobilov ni mogoče, pa je vlak vseeno zanimiva možnost potovanja, saj so v njegovi sestavi tudi ležalniki. Sezonski vlak z Dunaja odpelje ob sobotah ob 23.05. Ob nedeljah ob 3.17 odpelje iz Maribora, iz Dobove pa ob 5.33. V Edirne prispe vsak ponedeljek ob 7.44. Iz Turčije se vlak vrača vsak ponedeljek ob 13.45, iz Dobove odpelje v torek ob 17.00, iz Maribora ob 19.10, na Dunaj pa prispe v ob 23.05.



Železničarji v Bosno odslej še ceneje

Pisali smo že o ugodnostih, o katerih so se Slovenske železnice dogovorile z Železnicami federacije Bosne in Hercegovine. Junija smo storili naslednji korak. Z Železnicami Republike Srbske, ki so se odločile rešiti vprašanje potovanja železničarjev na podoben način kot ŽFBH, smo podpisali sporazum, po katerem bodo železničarji SŽ na podlagi izkaznice FIP ter železničarji ŽRS na podlagi izkaznice P-4 v bilateralnem prometu kupovali vozovnice s 75-odstotnim popustom. Popusti so začeli veljati 4. junija. Železničarji iz Slovenije tako lahko do katere koli železniške postaje v Bosni in Hercegovini uveljavljajo 75-odstotni popust. Tako sporazum z ŽRS kot z ŽFBH veljata do vstopa ŽRS v Združene FIP. Po vstopu, ki bo predvi-

doma naslednje leto, bodo določila o potovanju železničarjev opredeljena s Pravilnikom FIP. Če bomo dosegli dogovor, po katerem bi zaradi obojestranskih interesov železničarjem omogočali potovanja po ugodnejših cenah, bo treba skleniti nov sporazum, podobno kot danes velja s Hrvaškimi železnicami, s katerimi imamo sklenjen sporazum o 75-odstotnem popustu (ne glede na določila pravilnika FIP). Zaradi tesnih vezi med Slovenijo ter Bosno in Hercegovino bi bilo tako spodbujanje prometnih tokov vsekakor smotno in na Slovenskih železnicah se bomo zavzemali za to rešitev. Za vse tiste, ki morda razmišljajo o potovanju v Bosno z vlakom, naj ponovno navedemo nekaj podrobnosti. Z Bosno in

Hercegovino obstaja žal za zdaj le ena povezava, in sicer s prestopanjem. Vlak Lisinski odpelje iz Ljubljane ob 6.15 ter prispe v Zagreb ob 8.32. Po prestopu v Zagrebu lahko potnik nadaljuje potovanje z vlakom 397 Zagreb-Ploče, ki prispe v Banjaluko ob 13.00 in Doboj ob 14.51. Vrnitev je mogoča z vlakom 396 (odhod iz Doboja ob 13.39 in Banjaluke ob 15.35, prihod v Zagreb ob 19.46). V Zagrebu je treba spet prestopiti ter nadaljevati pot z vlakom Lisinski, ki prispe v Ljubljano ob 23.17. Bosna in Hercegovina torej vabi na obisk. Zakaj si ne bi ponovno privoščili kratkega skoka do krajev, ki smo jih nekoč že obiskovali?

Z vlakom na hrvaško morje

RG 605/1605*			RG 604**	RG 1604***
3.50	↓	MARIBOR	↑	0.59
4.07		PRAGERSKO		0.44
4.50		CELJE		0.01
5.16		ZIDANI MOST		23.34
6.16		LJUBLJANA		22.25
				1.09
				0.54
				0.11
				23.44
				22.40

* prevoz koles je mogoč od 19. 6. do 29. 8. 2004

** vozi do 18. 6. in od 30. 8. 2004

*** vozi od 19. 6. do 29. 8. 2004, mogoč prevoz koles

MV 1472*	V PULJ / IZ PULJA	MV 1473*
6.48	↓	↑
10.51		
	LJUBLJANA	22.13
	PULJ	18.03

* vlak vozi ob sobotah in nedeljah, od 13. 6. do 29. 8. 2004 in 25. 6. 2004

605/1605/481*	151/483**		NA REKO / Z REKE	482/150**	480	480/1458***
3.50	11.50	↓	↑	18.05		3.31
4.50	12.45			17.10		2.38
6.20	14.55			15.45	23.09	1.20
8.50	17.28			12.58	20.45	20.45

* zveza iz Maribora in Celja s prestopanjem v Ljubljani

** direktni vagoni Dunaj-Reka-Dunaj

*** direktni vagoni Reka-Dunaj, odhod ob sredah in sobotah, od 19./20. 6. do 28./29. 8. 2004

IC 159/B 825**	V SPLIT / IZ SPLITA*	B 824/IC 158***
19.55	↓	↑
20.49		
22.55		
7.23		
	MARIBOR	10.12
	CELJE	9.16
	ZAGREB	7.30
	SPLIT	21.43

* vsak dan zveza iz Maribora in Celja s prestopanjem v Zagrebu

** direktni ležalnik Dunaj-Split ob sobotah, od 3. 7. do 21. 8. 2004

*** direktni ležalnik Split-Dunaj ob nedeljah, od 4. 7. do 22. 8. 2004

EC 213/B 825	V SPLIT / IZ SPLITA*	B 824/EC 212
17.45	↓	↑
18.41		
22.55		
7.23		
	LJUBLJANA	10.05
	ZIDANI MOST	9.11
	ZAGREB	7.55
	SPLIT	21.43

* vsak dan zveza iz Ljubljane s prestopanjem v Zagrebu

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti mednarodni.promet@slo-zeleznice.si



Slovenske železnice

Kopenski tranzit pred novimi izzivi

Prevozi v kopenskem tranzitu so pomemben del naših storitev v tovrstnem prometu. Sestavljajo namreč kar od 19 do 23 odstotkov celotnega tovarnega prometa Slovenskih železnic. V kopenskem tranzitu prevladuje masovno, glede kakovosti prevozne storitve manj zahtevno blago, katerega prodaja pa je zelo občutljiva od gospodarskih gibanj v tujini.

V kopenskem tranzitu prepeljemo največ proizvodov črne in barvne metalurgije, lesa, starega železa, kmetijskih proizvodov, papirja in celuloze ter gnojil. Povečuje pa se tudi količina prepeljanih kemičnih proizvodov, nafte in derivatov, gradbenega materiala in prehranskih izdelkov. Za to vrsto transporta so značilna velika nihanja v obsegu prevozov med posameznimi leti. To je predvsem odraz gospodarskih gibanj v železarski in lesni industriji ter kakovosti letine žit. Zato si prizadevamo povečati delež drugih »zahtevnejših«
torov, za katere pa je treba zagotoviti krajši dostavni čas, večjo varnost in zanesljivost prevoza.

Geografska lega Slovenije na stičišču V. in X. koridorja ponuja dobre možnosti za razvoj železniškega prometa. Več kakor polovica vseh prevozov v kopenskem tranzitu je iz vzhodnoevropskih držav v Italijo, iz zahodnoevropskih držav pa glavni blagovni tokovi po-



tekajo v smeri Hrvaške, Srbije, Grčije in Turčije. Pri ponovni vzpostavitvi prevoza po X. koridorju dosegamo dobre rezultate, saj se prevozi na njem nenehno povečujejo. Pri tem kaže posebej omeniti pomembno vlogo postaje Ljubljana Zalog, ki je prerasla vlogo klasične ranžirne postaje. Postaja Ljubljana Zalog po naročilu strank zbira vagonске pošiljke, jih v skladu z željami strank sestavi in odpravi kompletne vlake. S tako storitvijo lahko ponudimo krajši čas

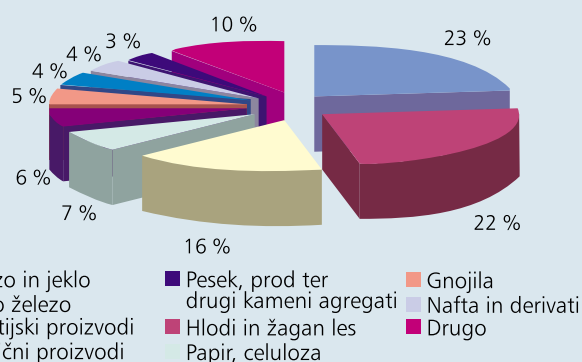
prevoza, večjo varnost in zanesljivost, povečujemo našo konkurenčnost in hkrati znižujemo stroške poslovanja.

Naše storitve v kopenskem tranzitu nenehno razvijamo v sodelovanju s tujimi železnicami. Končujejo se dogovori s hrvaškimi in srbskimi železnicami o vpeljavi neposredne povezave na relaciji Ljubljana-Beograd (vlak Sava Express). Načrtujemo, da bo vlak začel voziti oktobra letos. Predvideno je, da bo vlak sprva vozil enkrat na teden v obeh smereh, po potrebi pa bodo vozili tudi dodatni vlaki. Pričakujemo, da bomo s tem produktom zaradi konkurenčnih cen prevoza in kakovostne storitve del tovora, ki se zdaj prevaža pretežno po cesti, preusmerili na železnico. Velik potencial so blagovni tokovi iz Turčije in v njo, saj glavna telesa teh prevozov zdaj poteka po morju in po cesti. Zato skupaj s hrvaškimi, srbskimi, bolgarskimi in turškimi železnicami pripravljamo nov železniški produkt vlak East

Express, ki bi zagotavljal redno vlakovno povezavo na relaciji Ljubljana-Carigrad in obratno. Priprava takšnega produkta, ki zahteva celovit tržni pristop in oblikovanje skupne ponudbe transportnih storitev, je dolgotrajen proces, saj železnice na X. koridorju še vedno delujejo kot neprilagodljivi, komercialno nepovezani sistemi. Kljub temu si prizadevamo, da bi vlak East Express začel voziti že letos.

Pri trženju prevozov v kopenskem tranzitu smo soočeni s konkurenco obvoznih železniških poti, pomorskih in rečnih plovnih poti ter cestnih prevoznikov. Z možnostjo prostega dostopa do železniške infrastrukture pa bo velika nevarnost tudi prevzem tovora s strani drugih operaterjev. Zato so v razmerah liberalizacije evropskega transportnega trga nujne strateške povezave s tujimi železniškimi upravami ter večjimi gospodarskimi sistemi. Naše dejavnosti so že postavljene v tej smeri. Kako uspešni smo, pa bo pokazal čas.

Struktura prevozov v kopenskem tranzitu v I. 2003



Odstranjevanje odsluženih pragov

Za čistejše in lepše okolje

Železniške proge prepredajo vsi Slovenijo, in zato sestavljajo dobršen del videza naše države. Hkrati so prav železniška območja pogosto prvi stik obiskovalca iz tujine z našo državo. Zato je bistveno, da so železniške potniške in tovarne postaje, postajališča in drugi objekti ter površine urejeni in čisti. Pa tudi za naše podjetje je urejenost objektov in površin zelo pomembna. Ne glede na to, da gre za javno železniško infrastrukturo, ki je v lasti države, namreč prav (ne)urejeni objekti in površine oblikujejo zunanjo podobo Slovenskih železnic, za katero nam nikakor ne sme biti vseeno. Na njeni podlagi si namreč naši potniki in širša javnost oblikuje mnenje o našem podjetju, hkrati pa tudi železničarji in železničarke raje delamo v urejenem okolju.

Poslovodstvo Holdinga Slovenske

železnice je zato v začetku aprila sprejelo sklep o izvedbi čistilne akcije Pomlad 2004, katere cilj je bilo čiščenje postajnih območij, pragovnega pasu in različnih objektov ob progi. V akcijo so se dejavno vključile vse poslovne enote, pa tudi povezane družbe Slovenskih železnic, koordinacijo akcije pa je prevzel pomočnik direktorja infrastrukture za vzdrževanje Marjan Zaletelj.

Ena od težav, ki je kar nekaj časa kazila podobo železniških postaj, so čedalje bolj številni pragovi, ki ostajajo po opravljenih remontih. »Zaradi podaljševanja časov med remontami so zamenjani pragovi že dotrajani in jih ne moremo več uporabiti na primer za vgradnjo na postajnih tirih. Zato se jih je ob progah čedalje več nabiralo,« je povedal Zvone Ribič iz PE Vzdrževanje infrastrukture. Zato so se odločili, da bodo pragove od-



Mletje odsluženih pragov je potekalo na postaji Ljubljana Moste.

stranili.

Rečeno – storjeno, bi si torej mislili, zažiganje starih pragov res ne bi smelo biti težko opravilo. Pa postopek le ni tako enostaven. Ker snovi, s katerimi so prepojeni pragovi, lahko škodijo okolju, stroga okoljska zakonodaja prepoveduje njihovo prosto zažiganje. Na podlagi analize, ki jo je opravila zunanja institucija, je bilo ugotovljeno, da se lahko odstranijo le z odlaganjem na pooblaščen deponiji nenevarnih odpadkov; druga možnost je oddaja pooblaščenemu odjemalcu, ki pragove sežge v posebni sežigalnici, ki mora izpolnjevati določila Pravilnika o sežiganju odpadkov, in tudi izda evidenčni list o oddaji in uničenju pragov.

»Stroški deponiranja pri različnih komunalnih podjetjih so precej visoki,« je pojasnil Ribič. »Zato smo začeli iskati druge možnosti. Obrnili smo se na kamniško podjetje Tisa, ki edino v Sloveniji lahko pragove zmelje in zmlete delčke uporabi za svoje potrebe.« Pa tudi cena je bila prava, saj je cena oddaje enega praga za sežig kar nekajkrat nižja od oddaje na deponijo nenevarnih odpadkov.

Zaposleni iz PE vzdrževanje infrastrukture so aprila takoj navezali

stik s PE Tovorni promet, ki jim je omogočila brezplačen prevoz odsluženih pragov iz vse Slovenije na postajo Ljubljana Moste. Tam so jih zmleli in odpeljali, Slovenske železnice pa so seveda dobile tudi zakonsko določene evidenčne liste o oddaji pragov. Z akcijo Pomlad 2004 je bilo zmletih kar 800 kubičnih metrov pragov, kar pomeni okrog 8.000 pragov, pa tudi veliko palet in drugih lesnih odpadkov iz vseh sekcij za vzdrževanje prog ter drugih sekcij. S tem je bilo po vsej Sloveniji pridobljenega kar nekaj prostora, videz železniških postaj pa se je izboljšal. Verjetno najbolj pomembno pa je, da je bila odstranjena nevarnost za okolje, za katerega smo se obvezali skrbeti in za to leta 2002 tudi prejeli certifikat sistema ravnanja z okoljem ISO 14001.

Za v prihodnje si naši kolegi iz infrastrukture želijo, da bi podobna akcija potekala vsaj enkrat na leto po vsem omrežju, po potrebi pa tudi pogosteje. Upati gre, da bo za takšne in podobne akcije na voljo tudi dovolj sredstev, saj pomenijo pomemben del podobe našega podjetja.



Tole pa je rezultat mletja, pripravljen na sežig.

Pripravljeni smo na dobre



Dušan Žičkar
direktor Centralnih delavnic

Dušan Žičkar je v skoraj dvajsetih letih dela dodobra spoznal slovenski železniški sistem. V začetku lanskega leta je prevzel precej neohvaljeno nalogo vodenja podjetja SŽ-Centralne delavnice, d. o. o., ki ga že kronično mučijo pomanjkanje dela in slabi rezultati. Po dobrem letu, odkar je prvič stopil v svojo pisarno v Mostah, smo ga zaprosili za pogovor o težavah, s katerimi se spopadajo v CD-ju, ter o dosedanjih in še pričakovanih spremembah.

Bi lahko najprej na kratko opisali pot, ki vas je pripeljala na čelo Centralnih delavnic?

Svojo poklicno pot sem začel leta 1986 kot vlakovni odpravnik, ob delu pa sem tudi nadaljeval študij. Nato sem se v upravni stavbi zaposlil na področju prometa. Pozneje sem prevzel položaj namestnika direktorja za trženje in promet, ob reorganizaciji in delitvi na transport in infrastrukturo pa sem postal član uprave, pristojen za transport. Po spremembi statuta in vzpostavitvi enočlanske uprave sem deloval kot direktor področja Transport, konec lanskega februarja pa sem se zaposlil na sedanjem delovnem mestu v Centralnih delavnicah.

Kakšno je bilo stanje v podjetju, ko ste prevzeli njegovo vodenje?

Odločitev za prevzem novega delovnega mesta nikakor ni bila lahka, saj so bile ob mojem prihodu Centralne delavnice v veliki krizi, kar pa mi je pomenilo velik poslovni in osebni izziv. Naše podjetje je v stoodstotni lasti Slovenskih železnic, ki so tudi največji kupec naših storitev, zato smo od matičnega podjetja zelo odvisni. Zaradi podaljšanih izklusov vzdrževanja vozniških sredstev v letu 2002 je prišlo do velikega izpada dela, kar se je pokazalo tudi v kritično visoki izgubi konec leta. Podobne težave pa so se nadaljevale tudi v prvih mesecih leta 2003. Zato je bilo treba ukrepati hitro. Pri nujnih spremembah sem se lahko zanesel na svoje poznavanje sistema, saj sem že prej deloval kot predsednik nadzornega sveta Centralnih delavnic.

Omenili ste hitre spremembe. Kakšne so bile?

Z delno prenovljeno vodstveno ekipo smo najprej postavili natančne kratkoročne in srednjeročne cilje, o katerih lahko z veseljem povem, da že prinašajo pozitivne rezultate. Osredotočili smo se predvsem na zmanjšanje stroškov in povečanje obsega dela ob primernih prihodkih. Postavili smo dva ključna projekta, ki še potekata: kadrovska reorganizacija in racionalizacija ter prenovo procesov dela. Obenem smo okrepili svoje tržne dejavnosti na zunanjih trgih, se pravi zunaj Slovenskih železnic. Tako smo lani delež opravljenega dela za druge kupce v strukturi prihodkov že povečali za 3 odstotke na 15 odstotkov. Za letos načrtujemo dvig tega deleža na kar 26 odstotkov, obseg tega dela, izražen v številu prodanih ur, pa naj bi dosegel 18 odstotkov.

Daleč največji odjemalec vaših storitev so torej še vedno Slovenske železnice. Kdo pa so vaši drugi pomembni poslovni partnerji?

Centralne delavnice nismo primerno opremljene za posle zunaj vzdrževanja železniških vozil, zato smo se osredotočili na vzdrževanje že-

rezultate

lezniških transportnih sredstev – vlečnih vozil, vseh vrst tovornih in potniških vagonov ter potniških garnitur. Na kratko – sposobni smo del na vseh železniških vozilih, ki vozijo v Sloveniji in zunaj nje. Postavili smo si strategijo, da pri delu za Slovenske železnice ne ustvarjamo visokih dobičkov. Pri drugih kupcih pa dosegamo bistveno višje cene, kar ne nazadnje kažejo tudi razlike pri prihodkih in opravljenem delu med SŽ in drugimi kupci. V Sloveniji delamo za večja podjetja, ki so neposredno ali posredno povezana z železniškim transportom, v tujini pa so naši najpomembnejši poslovni partnerji avstrijske železnice, kupci v Italiji, pa tudi železnice nekdanjih jugoslovanskih republik. Nekaj dela opravimo tudi za francoska in nemška podjetja. Pri tem je za nas zelo pomembno, da smo pridobili vse certifikate, ki jih zahtevajo tuje železnice – certifikat kakovosti ISO 9001:2000, evropski varilski certifikat ter certifikate za vzdrževanje voznih sredstev FS, DB, ÖBB in JŽ. Zelo pomemben posel za nas je bil odkup odsluženih voznih sredstev Slovenskih železnic, ki smo ga pridobili kot najugodnejši ponudnik na javnem zbiranju ponudb. Z revizijo in nadaljnjo prodajo teh lokomotiv in vagonov smo si zagotovili prepotrebno delo. Na letni ravni je zaradi tega posla delo zagotovljeno za več kakor 90 delavcev.

Pri omenjeni prodaji rabljenih lokomotiv in vagonov pa kar ne moreva mimo očitkov, da je šlo za velike nepravilnosti.

Res je, kmalu po začetku tega posla so se v nekaterih medijih pojavili skrajno neokusni odmevi in krožiti so začela anonimna pisma, ki so namigovala na korupcijo. Z vso odgovornostjo lahko zatrdim, da so vsi naši posli popolnoma usklajeni z vsemi zakonskimi in podzakonskimi predpisi. Tudi pri tem poslu smo upoštevali načelo dobrega gospodarjenja in prav vsaka opravljena pogodba pokaže lepo pozitivno razliko med lastno in prodajno ceno, torej ustvarjamo dobiček. Na našo lastno zahtevo smo kriminalistom predali vso dokumentacijo in podali kazensko ovadbo proti posameznikom, ki so zgodbo sprožili, po moji presoji iz nerazumljivih lastnih interesov in ambicij. Svoje cilje smo dosegli, izpolnili smo tudi vse razpisne zahteve Slovenskih železnic. Vsi skupaj pa smo prispevali tudi k lepšemu videzu naših postaj in stranskih tirov, ki so bili prenatrpani z odsluženimi voznimi sredstvi. Omenim naj še, da sta celotno gradivo pregledala notranja revizija ter naš nadzorni svet. Skoraj sočasno je potekala tudi revizija poslovanja leta 2003, ki jo je opravljala zunanja revizorska hiša. Ugotovila je, da ni bilo nikakršnih nepravilnosti, vsi računovodski dokumenti pa odražajo dejansko stanje. Nadzorni svet SŽ je razpisal še zunanjo revizijo posla, o kateri sem prepričan, da bo dokazala, da nepravilnosti ni bilo. Zame je tako zgodba končana, proti glavnemu akterju sem vložil tudi kazensko zasebno tožbo in z nestrpnostjo čakam na sodni epilog.

Kakšni so bili vaši lanski poslovni rezultati in kako vam kaže letos?

S Slovenskimi železnicami smo se dogovorili o višji urnini, kar pozitivno vpliva na naše prihodke, na drugi strani pa smo z nižjimi notranjimi normativi, tudi s krčenjem nekaterih del, ki nikakor ne vplivajo na varnost, znižali stroške. Znotraj podjetja smo se lotili tudi boljše organizacije dela ter začeli intenzivno usklajevati in prenavljati nabavne procese, ki so še vedno najbolj pereč problem Slovenskih železnic in Centralnih delavnic. S sprotnim usklajevanjem skušamo čim bolj tekoče zagotavljati rezervne dele in zmanjševati zaloge. Tudi s temi spremembami nam je lansko leto uspelo končati z minimalnim pozitivnim

rezultatom v višini 3 milijonov tolarjev. Sprejet je že tudi poslovni načrt za letos. Predvidevamo, da bomo letos ustvarili 6,7 milijarde prihodkov in leto končali s 64 milijoni tolarjev dobička. Opravili pa bomo 1,626 milijona ur. Na podlagi rezultatov prvih treh mesecev lahko povem, da temu cilju lepo sledimo in ga celo presehamo. Kljub dovolj velikemu obsegu dela in doseganju rezultatov pa nam trenutni položaj še ne omogoča mirnega spanja.

Eden od najbolj »vročih« projektov v našem sistemu je kadrovska reorganizacija in racionalizacija. Kako poteka v Centralnih delavnicah?

V začetku leta smo sprejeli nov pravilnik o notranji organizaciji in sistemizaciji, ki nam daje temelj za centralizacijo vodenja, hkrati pa zmanjšuje nabor delovnih mest. Vseskozi pa že zmanjšujemo število zaposlenih, lani za 32, v prvih štirih letošnjih mesecih pa za 73 zaposlenih. Danes nas je v Centralnih delavnicah 1024, ciljna številka za konec leta pa je 989. Po moji presoji zmanjševanje števila zaposlenih poteka za zaposlene na sprejemljiv način, z upokojevanjem po azbestnem zakonu in z dogovornimi odpravninami. Z vsakim delavcem se skušamo dogovoriti o zanj čim bolj ugodni rešitvi in do zdaj še ni bilo nobenega konflikta. Predvidoma do konca junija bomo uveljavili nove organizacijske predpise. Ti se bodo odrazili v novem načrtu kadrov z opredeljenim številom dejansko potrebnih izvajalcev na posameznih delovnih mestih in zmanjševanju števila režijskih delavcev. Naš cilj je vzpostavitev centralizacije vodenja. Prvi korak v tej smeri so bile nove pogodbe o zaposlitvi, po katerih so vsi »režijci« zaposleni neposredno v upravi. Seveda še vedno fizično ostajajo razvrščeni na vseh naših petih lokacijah po Sloveniji, a zaposleni po proizvodnjah ostajajo le proizvodni delavci. Kadrovske spremembe spremljajo tudi novosti v organizacijski strukturi. Prvega januarja smo združili proizvodnjo Ljubljana Moste in Ljubljana Šiška v novo proizvodnjo Ljubljana ter del dejavnosti iz Šiške preselili v Moste. V Šiški pa bomo z našo dejavnostjo postopno prenehali. Ob vseh naštetih konkretnih spremembah smo začeli oblikovati tudi strateški načrt družbe z delovnim imenom Centralna smer, ki bo dal usmeritve za delo do leta 2009 in bo podlaga za naše letne načrte.

Sprememb je očitno res veliko. Ste zadovoljni z doseženim?

Če se izrazim po zdravniško, lahko ugotovim, da smo preživeli težko operacijo, toda okrevanje bo še dolgotrajno. A kljub temu smo že v dobri kondiciji in pripravljeni na doseganje dobrih rezultatov. To je na vsak način posledica skupnega dela mojih najožjih sodelavcev in velikega prispevka vseh naših zaposlenih. Le želim si lahko, da bi tudi v prihodnje tako dobro sodelovali. Z mojim prihodom smo si zastavili cilj, postati vodilni vzdrževalec železniških vozil na stičišču V. in X. koridorja. Ta cilj se nadaljuje v naš slogan Kakovost, zanesljivost, konkurenčnost in odzivnost – odlike uspešnih. S svojim delom ga skušamo iz dneva v dan kar najbolj uresničevati.

Španske državne železnice na prelomnici

Da za storitve, ne za preoblikovanje

Volilna zmaga Španske socialistične stranke (PSOE), ki je aprila prevzela vodenje vlade, je s seboj prinesla veliko sprememb tudi na španskem železniškem sektorju. V kratkem času so bili zamenjani vodilni železniški menedžerji, sprejemanje nove zakonodaje pa je začasno ustavljeno.

S spremembo na državni ravni so se zamenjali tudi vodilni ljudje na španskih železnicah in na resornih ministrstvih. Vodenje ministrstva za razvoj, ki neposredno nadzira državno železniško strategijo, je prevzela Magdalena Álvarez Arza, direktor Španskih državnih železnic (Renfe) je po-

stal José Sanguero Carmona, Antonio González Marín pa je prevzel vodenje infrastrukturnega upravljavca GIF. Nova imena pa spremlja tudi drugačna železniška politika. Eden od prvih korakov nove vlade je bil prav odlog železniškega zakona, ki naj bi sprejet že 19. maja. Zakon govori o odprtem dostopu do železniške infrastrukture in predvideva veliko reorganizacijo Renfe in GIF. Po prepričanju socialistične vlade je bilo časa za diskusijo o predlogu zakona premalo, zato je bil njegov sprejem odložen najmanj na začetek prihodnjega leta.

Kot del predlagane zakonodaje

bi se potniški in tovorni promet španskih železnic ločila od infrastrukturne dejavnosti. Naloge prevoznika naj bi opravljalo novo podjetje, Renfe Operator, s 15.800 delavci in štirimi poslovnimi enotami. Infrastrukturni del podjetja Renfe pa bi bil združen s podjetjem GIF. Tako naj bi nastala popolnoma nova organizacija ASIF, ki bi v imenu države upravljala 13.000 kilometrov državnega železniškega omrežja. Njene naloge bi vključevale načrtovanje in gradnjo novih povezav, vzdrževanje infrastrukture, vodenje prometa, lastništvo in tržno izrabo postaj, telekomunikacije in

skrb za vse zgodovinsko premoženje. ASIF bi prevzel tudi odgovornost za investicije v skupni višini 22 milijard evrov do leta 2010. Dolg Španskih državnih železnic bi se razdelil med državo (1,54 milijarde evrov), Renfe Operator (1,36 milijarde evrov) in ASIF (4,34 milijarde evrov).

Nova vlada sicer v osnovi ne nasprotuje takšnemu preoblikovanju, resno pa jo skrbi, kako bi tako drastične spremembe vplivale na varnost in učinkovitost španskih železnic. Poleg tega so se tri pokrajine pritožile na predlog novega zakona, ker trdijo, da je neustaven, saj zamegljuje dogovore o storitvah, ki so v izključni domeni pokrajin. Zaradi teh pomislov španska vlada razmišlja o ustanovitvi državnega železniškega holdinga. Ta naj bi za največ šest let oziroma do časa, ko bo dejansko omogočena enakopravna tekma prevoznikov, prevzel odgovornost tako za prevoznika Renfe Operator kot za upravljalca infrastrukture ASIF.

Medtem ko se na državni ravni določa strategija, pa Španske državne železnice izboljšujejo svoje storitve v potniškem in tovornem prometu. Velike spremembe načrtujejo v potniškem regionalnem prometu. Ko je bila leta 1990 ustanovljena poslovna enota za regionalni potniški promet, je ta vsak dan prepeljala okrog 530 vlakov, na leto pa prepeljala 21 milijonov potnikov. Danes vsak dan vozi 565 regionalnih vlakov, ki na leto prepeljejo 26 milijonov potnikov, okrog 27 odstotkov od skupnega števila prepeljanih potnikov Renfe. Kot cilj pa so si Španci postavili povečanje regionalnega prometa kar za 46 odstotkov, na 38 milijonov potovanj na leto. Zato bodo na najpomembnejših progah ponu-



Španske državne železnice (Renfe) v predmsetnem prometu Madrida uvajajo nove modularne elektromotorne garniture Civia.



Barcelonski kontejnerski terminal Morrot. Renfe sedaj med terminalom in pristaniščem Tarragona prevaža kontejnerje, kljub kratki razdalji.

dili vsaj enourni takti promet in uvajali vlake s hitrostjo med 250 in 270 kilometrov na uro. Nova kakovost storitev, vozni časi in cene naj bi bili konkurenčni cestam. Zaradi visoko postavljenih ciljev so se lotili tudi temeljite prenove voznega parka. Na proge so se že podale prve štiri od skupno 598 dizelmotornih potniških garnitur; investicija je vredna 95 milijonov evrov. Garniture bodo opremljene z nagibno tehniko, dosegali pa bodo hitrosti do 160 kilometrov na uro. Nadaljuje se tudi dobava hitrih vlakov z možnostjo prilaganja dvema tirnima širinama španskega omrežja. Vozili bodo v Galiciji in Andaluziji. Vsi hitri vlaki bodo v prometu do leta 2008 ali 2010. V primestnem prometu pa bodo novo kakovost prinesli elektromotorniki Civia. Vozili bodo v Madridu in Sevilli. Gre za popolnoma nov modularni sistem, ki omogoča uporabo od dvo- do petdelnih garnitur, pač glede na trenutne potrebe, vlaki pa so opremljeni z vso naj sodobnejšo opremo (TFT monitorji, GSM povezava, ...). Osem garnitur že vozi, predvidena je dobava še šestih. Španske železnice so v začetku

leta združile oddelka za intermodalni in klasični tovorni promet in tako ustvarile enotno poslovno enoto s 330 milijoni evrov prihodka. Tovorni promet svojo veliko priložnost vidi v uvajanju novih hitrih potniških vlakov, ki vozijo po progah z normalno tirno širino. Del omrežja z večjo tirno širino, ki so ga do sedaj zasedali potniški vlaki, bo namreč sproščen za vožnje tovornih vlakov. To pa bo lahko pomenilo večjo konkurenčnost tovornega prometa, ki se že srečuje s konkurenco na tirih. Študije so pokazale, da od 75 do 80 odstotkov tovora v Španiji potuje na razdaljah do 300 kilometrov in Renfe pričakuje, da bi lahko z boljimi storitvami svoje dosežke povečali kar za do 143 milijonov ton na leto. Želijo se predvsem usposobiti za konkurenčen prevoz kontejnerjev na razdaljah med 120 in 300 kilometrov. Zato so v severozahodni regiji Galiciji že oblikovali pilotski projekt prevoza kontejnerjev z blok vlaki na dveh srednje dolgih relacijah. Vsak od 185 metrov dolgih vlakov, ki jih vleče po ena lokomotiva serije 310 na vsakem koncu vlaka, lahko prevaža do 24 dvaj-

setfitnih kontejnerjev. Na Renfe so prepričani v uspeh svojega koncepta, saj ni več potrebe po ranžiranju, ki samo zvišuje stroške. Zaenkrat ponujajo tri takšne vlake, v naslednjih letih naj bi jih bilo že trinajst.

Analize pa so pokazale, da je v nekaterih primerih smiselno celo prevoz kontejnerjev na razdaljah od 100 do 150 kilometrov. Tako kratke vožnje, ki sicer ne bi bile dobičkonosne, pridobivajo na pomenu, saj izrabljajo lokomotive, ki sicer po cel dan stojijo neizrabljene. Na podlagi analiz so španske železnice s kontejnerskim vlakom že povezale oba kontejnerska terminala v Barceloni s terminalom v pristaniškem mestu Tarragona, čeprav gre za vožnjo, dolgo le okrog eno uro. Drug kontejnerski vlak pa celo povezuje Barcelono in intermodalni terminal Granollers, samo 30 minut severno od mesta. Z uvajanjem novih kontejnerskih vlakov na krajših razdaljah Španci nameravajo bolje izrabiti svoje osebje in opremo, kar naj bi pripomoglo k izboljšanju poslovnega rezultata.

Aktualno

SBB spet poslujejo pozitivno

Švicarske državne železnice (SBB) so se lani vrnile v črne številke. Poslovno leto 2003 so Švicarji končali s 24,9 milijona švicarskih frankov dobička, medtem ko so leta 2002 pridelali 12 milijonov frankov izgube. Prihodki so se v primerjavi z letom 2002 lani povečali za 2,6 odstotka na 6,49 milijarde švicarskih frankov. V potniškem prometu so poslovali s 93,4 švicarskih frankov dobička, kar je za 20 milijonov manj kot predlani, ko je na boljše dosežke vplival Expo. SBB Cargo je svojo izgubo zmanjšal za dve tretjini, s 96,1 milijona leta 2002 na 33,1 milijona švicarskih frankov. Boljši rezultat je posledica boljšega obvladovanja stroškov in kadrovskega preoblikovanja. SBB Cargo je opravil 9,94 milijarde tonskih kilometrov, kar je za 2,1 odstotka več kot leto poprej. SBB-jevi »off-shore« podjetji Swiss Rail Cargo s sedežem v Nemčiji in Italiji sta poslovali z izgubo, že prihodnje leto pa naj bi dosegali pozitivne rezultate.

Dogovor o brennerskem predoru podpisan

Avstrijski in italijanski prometni minister sta podpisala sporazum o gradnji predora na brennerski progi južno od Innsbrucka. Gradnja 56-kilometerskega predora z dvema cevema bi se lahko začela leta 2006, če bodo seveda zagotovljena potrebna sredstva. Najhitrejši rok dokončanja del pa je leto 2015. Novi predor bo občutno zmanjšal tranzitne čase med Münchnom in Verono in naj bi pripomogel k selitvi tovora s cest na železnico. Prvi pogovori o projektu so stekli že v devetdesetih, a so se vedno končali zaradi financiranja, saj naj bi gradnja požrla več milijard evrov. Avstrija in Italija sedaj upata, da bo del sredstev za brennerski predor prispevala Evropska unija.

Danilo Šenkinc

Vedno sem rad delal z lju

Kaj vas je pripeljalo na železnico? Je bila to vaša prva postaja?

Ne, ni bila. Leta 1975 sem končal gostinsko šolo in do leta 1980 sem delal v gostinstvu v Ilirski Bistrici, vmes pa sem odslužil tudi vojaščino. Leta 1980 se mi je ponudila priložnost v tedanjem

TTG-Gostinstvo Pivka v turistični poslovalnici v Postojni, kjer sem ostal do leta 1986. Opravil sem izpit za potniško-prtljažnega blagajnika, in to je bil moj prvi stik z železnico, prvokrat sem jo »začutil«. Tam smo štirje zaposleni delali vsi pravzaprav vse: v potniški blagajni, organizirali smo izlete in letovanja, spremljali turistične

skupine po ozemlju nekdanje Jugoslavije. Potem pa nas je lastnik poslovnih prostorov zaradi nekakšnih neurejenih zadev preprosto »vrgel ven« in poslovalnico so zaprli.

Ste torej ostali na cesti?

Ne, saj ni šlo za ukinitve delovnih

mest. TTG se je ravno tedaj preimenoval v Slovenijaturist in zaposlil sem se kot spremljevalec spalnikov. Z navdušenjem sem ugotovil, da je to delo res tisto pravo zame! Izredno mi je ustrezala ta posrečena kombinacija dela z ljudmi, kar mi je vedno ugajalo, in možnosti potovanja. »Vozil« sem, če lahko tako rečem, po prostorih tedanje skupne države, veliko pa tudi po tujini – München, Zürich, Stuttgart, pa Grčija. No, potem je prišlo do razpada Jugoslavije, začeli so ukinjati vlake in moje osebne pravljice je bilo nenadoma konec. Svoji tedanji direktorici sem v šali dejal, da bi bil pripravljen leto dni delati tudi zastoj, če bi le delo ostalo. Pa ni bilo nič s tem. Dobil sem ponudbo iz Slovenijaturista-Gostinstvo Divača, kjer pa mi delo, predvsem iz zdravstvenih razlogov, ni ustrezalo.

Skratka, treba se je bilo obrniti drugam.

Tako je. Leta 1992 so Slovenske železnice objavile razpis za receptorja v upravni zgradbi na Kolodvorski in od tedaj sem na tem delovnem mestu.

Delo receptorja seveda poteka v turnusu. Kakšen je videti takle tedenski cikel?

V dnevnem turnusu sem od šestih zjutraj do šestih zvečer in sem potem 24 ur prost. Nato pa delam od šestih zvečer do šestih zjutraj in sem potem dva dni prost.

Se je težko privaditi na tako nenavaden bioritem?

Ne, sploh ne. In tudi dva cela prosta dneva veliko pripomoreta, da lahko doma marsikaj postorim in uredim. Še posebej pa mi



dmi

Z vidika Slovenskih železnic je priključitev Evropski uniji vsekakor pozitivna – naj bo novih povezav z Evropo, kakršne se že lepo uveljavljajo, čim več!

to ustreza zaradi oddaljenosti od službe; doma sem namreč iz vasi Šembije, približno pet kilometrov pred Ilirsko Bistrico. Od doma se peljem z avtom do Pivke, od tam pa naprej z vlakom do Ljubljane. V eno smer tako porabim približno uro in pol. Če bi bil zaposlen na »običajnem« delovnem mestu, denimo vsak dan od sedmih do treh, bi moral vstajati že ob štirih zjutraj ... Pa tudi sicer ne gre, da bi se človek pritoževal, predvsem če pogledam kraje, kjer živim. Ilirska Bistrica je najbrž eno najbolj kritičnih okolij v Sloveniji, kar zadeva zaposlitev, kar po vrsti odpuščajo ljudi in celo zapirajo podjetja.

Toda v nočnem turnusu je prav gotovo dolgčas.

Ne drži popolnoma. Nekateri kolegi sicer pravijo tako, toda meni se včasih, še posebej po napornem dnevnem turnusu, malce nočnega miru prav prileže. Sicer pa tudi ponoči ni pravega zatišja. Malo po enajsti imam obhod zunaj in znotraj zgradbe, ki ni prav majhna. Pregledam, ali so oddani vsi ključ, ugasnjene luči, zaprta okna, zaklenjena vsa vhodna vrata ... Nato je tam nekje do dveh malo miru, potem pa pripeljejo časopise, kruh, pošto in po-

dobno, vse do jutra.

Vas kdaj vznemirjajo mi-moidoči nočni veseljaki?

Pravzaprav ni hudega. No ja, zabavna zgodba. Neko noč je zvonil kot ponorel. Šel sem pogledat in pred vrati so stali trije precej razigrani možakarji, me vprašali, kod vendar hodim toliko časa, in zahtevali ključ sobe 222. Bili so trdno prepričani, da so prišli pred svoj hotel ...

Omenili ste ključ ... V upravni zgradbi Slovenskih železnic je okrog 600 ljudi. Občutek imam, da za 90 odstotkov vseh veste na pamet, kateri ključ jim je zjutraj treba predati.

(Smeh) No, številka, tista v odstotkih, je morda malce pretirana. Vse gre pač skozi prakso. Spočetka gre res bolj počasi, potem pa nekako postane avtomatizem. Sprva si pri nekom zapomniš samo njegov priimek, pri drugem samo ime in pri tretjem samo številko pisarne. Sčasoma pa se vse te tri komponente »združijo« in nazadnje o vsakomer več vse.

So vsakdanji stiki s tolikimi ljudmi kdaj tudi naporni? Mislim na tiste posameznike, ki se pač ne znajo obnašati.

Ne, ne bi rekel, pa tudi sicer sem vedno rad delal z ljudmi. Res pa je, da se tu in tam najde kdo, ki hoče biti malce, kaj bi rekel, »visok«, še posebej v zadnjem času, ko je naš nadzor natančnejši in strožji. Ob takšnih priložnostih se vedno spomnim časov, ko sem še delal na spalnikih, in besed nekega tedanjega vidnega politika, bilo je med vožnjo proti Beogradu: »Ne govori ljudem, kdo si,

ampak jim pokaži, kakšen si!«

Kako se ujamate s sodelavci?

V izmenah nas je pet in rečem lahko, da se res dobro razumemo. Od drugih podobnih delovnih skupin ne odstopamo niti v pozitivnem niti v negativnem smislu, gre zgolj za malenkosti, ki se vsak dan dogajajo vsepovsod. Ker je v službi hkrati samo po eden, se vidimo sicer samo ob primopredajah, vendar mislim, da bi bili v nekaterih pogledih lahko za zgled marsikomu. Prav nobenih sporov ni med nami, prej želja po prijazni pomoči, kadar jo kateri od nas potrebuje. Tudi nad nadrejenimi se ne morem v ničemer pritožiti, sicer pa se mi zdi, da je tako: če ni dobrih nadrejenih, tudi ni dobrih delavcev – in obratno.

Prvi maj je za nami, in z njim priključitev Republike Slovenije k Evropski uniji.

Pred leti, takoj ko se je o tem začelo konkretnije govoriti, sem bil veliko bolj »evforičen«, navdušenje je bilo skorajda tolikšno kot ob osamosvojitvi Slovenije. Potem smo se pa kar nekako navadili. Hitrih sprememb seveda ne pričakujem, vsaj kakih deset let bo potrebnih za izboljšanje. Včasih nisem čisto prepričan, upam pa, seveda. Z vidika Slovenskih železnic pa je priključitev vsekakor pozitivna – naj bo novih povezav z Evropo, kakršne se že lepo uveljavljajo, čim več! Tovorni promet nam je pač glavni kos kruha. Kar pa zadeva potniški promet – po službeni dolžnosti in tudi zasebno sem prekržaril Evropo, veliko sem videl, in menim, da smo ji že prav blizu, še posebej v zadnjih letih, ko smo učinkovito posodobili naš vozni park.

In prosti čas, kolikor ga pač ostane?

Pred leti, ko sem bil bolj zdrav in zraven tudi precej lažji, sem zelo veliko »hribolazil«, predvsem po Julijcih. Zlasti Krn je bil »moja gora«, osemkrat sem ga imel pod podplati. Pa kot vsak pravi Slovenec sem bil na Triglavu (šestkrat), tu so še Mojstrovka, Kanin, Prestreljenik ... Druga moja velika strast, ki pa še traja, so potovanja. Še kot mladenič sem si vedno želel temeljito spoznati Jugoslavijo, in sem jo res. Obiskal sem tudi petnajst evropskih držav. Zadnja pot? Amsterdam. Moram priznati, da je teh poti sicer vse manj, toda vsaj enkrat ali dvakrat na leto je treba nekam skočiti. Pretresla pa me je pot v Bosno, po krvavi vojni. Znameniti most v Mostarju, ki ga ni bilo več ... Prav te dni bodo odprli novozgrajenega, in obljubil sem si, da ga jeseni zagotovo obiščem! Sem tudi član skupine sovaščanov, ki jim nikakor ni vseeno, kakšna je videti naša vas. Tako smo jo v zadnjih desetih letih popolnoma uredili – vodo-vod, kanalizacijo, asfalt, zelenice. Vse to pa je treba seveda tudi sproti vzdrževati. Ampak pri tem trdno vztrajamo in zdi se mi prav.

Kot Primorec imate okoli hiše kajpak tudi brajdo.

Niste prvi, ki me je to vprašal. Toda moram vas popraviti: Primorec izpod Snežnika! Naša vas namreč leži na nadmorski višini 600 metrov, pri nas je burja in kruta kraška zemlja, in skoraj nič od tistih priljubljenih »primorskih« dobrin tu ne uspeva. Če ne štejem bukve, hrasta in bora (smeh).

E|U|R|O • | : : D|O|M|I|N|O

*Ime, ki vam pove vse - kot pri igri z dominami
si lahko poljubno sestavite svojo pot po Evropi,
povrhu pa pokukate še v Maroko.*

*30 držav je na dlani,
vključeni sta tudi ladijski družbi Attica in HML,
ki vozita med Italijo in Grčijo.*

Spoznajte vozovnico Euro Domino

Namenjena je:

- ED-26: mladim do 26. leta starosti
- ED 26+: za starejše od 26 let
- ED 60+: za starejše od 60 let
- ED-12: za otroke od 4. do 12. leta starosti
- izberete lahko vozovnico za 1. ali 2. razred z izjemo vozovnice ED-26, ki velja le za 2. razred
- vozovnice veljajo mesec dni - v tem času lahko v **treh, štirih, petih, šestih, sedmih** ali **osmih** dneh prepotujete države, ki ste si jih izbrali
- potujete lahko tudi v dneh, ki si ne sledijo in potovanje poljubno prekinjate
- v odhodni državi imate 50 odstotkov popusta od odhodne postaje do meje in nazaj
- enak popust (50 odstotkov) velja za tranzitno potovanje do države ali držav, za katere imate vozovnico
- z nekaj izjemami so v ceno všteta tudi doplačila, ki sicer veljajo na nekaterih vlakih višjega ranga (vsekakor pred odhodom na najbližji železniški postaji preverite, na katerih vlakih je doplačilo obvezno).

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti mednarodni.promet@slo-zeleznice.si

Na izlet z vlakom

Visoko nad Sočo – iz Kanala v Solkan ali Novo Gorico

Osrednja razgledna
visokost izleta je
Sveta gora

Solkanski most, v ozadju Sveta gora.

Tokratni izlet izziva z nemalo hoje, po drugi strani pa predlaga, da se lahko peljemo. Z gorskim kolesom gre prav lepo, klanci pa kljub temu so, vendar ne prehudo pokonci postavljeni. Tu okoli je vse polno »mulatjer« in tudi širših vojaških cest iz 1. svetovne vojne, ki so danes prijetna izletniška priložnost za spoznavanje veličin nad Sočo s kolesom. Med Kanalom in Solkanom se razteza rob Banjšic, visoke kraške planote, ki s strmimi pobočji pada proti Soči. Njegova izstopajoča vzpetina je 681 metrov visoka Skalnica, ki je po Marijinem svetišču na vrhu bolj znana kot Sveta gora. Tu zgoraj bomo srečali še druge izletnike in obiskovalce, saj na vrh pridrži cesta, drugače pa komaj kaj. To so poti in kraji, ki so tako blizu glavni prometni žili ob Soči, vendar tako daleč od nje.

Ko izlet končamo v Solkanu, stopimo še do znanega solkanskega železniškega mostu. V času nastanka pred skoraj okroglim stotletjem je bil znan kot most z največjim, 85 metrov razsežnim kamnitim lokom, na vsem svetu. Današnji most je posnetek prvotnega, ki je bil v 1. svetovni vojni porušen, kamnite bloke loka pa je v novozgrajenem mostu nadomestil armirani beton, obložen s kamni. Lepota oblike pa ostaja ne glede na material.

Z železniške postaje gremo levo po cesti v Kanal, po mostu čez Sočo, desno od cerkve do križišča in naravnost do Partizanske ulice. Desno za hišo št. 2 markacija usmeri na tlakovano pot, s katere stopimo na cesto, po kateri se vzpenjamo do smerokaza

Jelenk in začetka trim steze. Tam gremo levo in se po betonski cesti vzpnemo nekaj ovinkov, dokler smerna puščica ne usmeri desno na pot. Ko po njej pride-mo na gozdno cesto, zapustimo markacije (označena pot se nadaljuje čez cesto navkreber na Kanalski Vrh in Jelenk) in gremo desno po cesti na asfaltno cesto. Po njej se vzpenjamo približno pol ure, na ostrem ovinku pa stopimo desno na gozdno cesto; na razcepu stoji smerokaz, medtem ko bližnji klopki svetujeta, naj se kar ustavimo. Do sem hodimo približno **1 uro in pol**. Pot nato nadaljujemo po gozdni cesti, ki je ena od ostalin številnih hribovskih prometnic iz 1. svetovne vojne. Po cesti se najprej blago vzpenjamo, nato pa spuščamo ali hodimo po ravnem. Ko pride-mo na asfaltno cesto, gremo desno po njej navzdol v Baske. Konec vasi uberemo odcep desno in se po makadamski cesti sprehodimo skozi gozd do travnikov, kjer ne moremo spregledati odcepa levo proti Sveti Gori. Po poti se zelo prijetno sprehodimo na preval Preški vrh, od tam pa po cesti na Sveto Goro. S parkirišča pod vrhom gremo po stopnicah do cerkve. Odkar smo se ločili od ceste kanal-Kanalski Vrh, smo hodili **3 ure do 3 ure in pol**.

Z vrha sestopimo po cesti, s katere gremo nato desno na pot, po kateri pridemo do ovinka ceste, kjer se označena pot spusti desno navzdol. Nekaj časa drži pod cesto, nato po jarkih in mimo razgledišča spet pridemo na cesto. Po njej sestopimo do ovinka tik nad cesto Nova Gorica-Grgar,

z njega po bližnjici na omenjeno cesto, čeznjo in po odcepu za Lokve rahlo navkreber do ovinka pod daljnovodom. Tam na desno pokaže smerokaz *Pot miru, Sv. Gora-Škabrijel*. Po poti se pod Škabrijelom najprej vzpnemo, nato pa spustimo na hrib sv. Katarine, znan tudi kot Kekec; vmes dva odcepa povabita na vrh Škabrijela. Ko pridemo na asfaltno cesto, se desno po njej spustimo proti Kekcu. Tik pred vrhom se cesta začne vzpenjati; tu je na desno odcep neoznačene poti v Solkan. Preden sestopimo po njej, se lahko ustavimo v gostilni - planinskem domu Kekec. V ponedeljek in torek je zaprt.

Ko nato med sestopanjem po omenjeni poti v nekaj udobnih okljukih pridemo na prečno pot, gremo levo, niže spodaj, ko pridemo na širšo pot, pa po dobro uhojenem odcepu levo. Pot se nato še večkrat cepi, vendar v vsakem primeru pridemo v Solkan. Če se držimo levo, se bolj približamo Novi Gorici, če desno, pa v Solkan. Tam stopimo na osrednji Trg J. Srebrniča, ki je tik pod cerkvijo. Postavimo se tako, da nam je fontana za hrbtom, gremo čez cesto in mimo hiš št. 3, 2 in 1 do odcepa prve ulice desno (Pot na Drage), po kateri pridemo na ž. p. Solkan. S Svete gore **2 uri do 2 uri in pol** hoje. **Skupaj okrog 7 ur hoje**. Izletniška karta Goriška ali Pot treh svetišč, obe v merilu 1:50.000.

Izlet je v celoti prevozen z gorskimi kolesom, le da se na začetku iz Solkana zapeljemo v Mor-sko in po cesti na Kanalski Vrh do

omenjenega dobro označenega odcepa na ovinku. S Svete gore se spustimo po cesti, s Kekca prav tako po cesti v Kromberk in nato desno v Novo Gorico in na železniško postajo. Skupno okrog 25 kilometrov in 900 metrov vzpona.

Četudi ne bivamo v Novi Gorici, je najenostavneje, če ob sobotah in nedeljah za izhodišče vzamemo tamkajšnjo železniško postajo. Vlak proti Jesenicam odpelje ob 5.28 in 7.35 in čez manj kot pol ure smo že v Kanalu. Za konec izleta se iz Solkana lahko z vlakom zapeljemo 2 kilometra daleč v Novo Gorico ob 18.40 ali 20.50. Seveda gremo lahko tudi peš. Iz smeri Sežane se na izlet med tednom odpravimo z vlakom ob 6.32 in v Novi Gorici prestopimo na vlak ob 7.35. V Solkanu ujamemo vlak ob 18.40 ali že pred tem stopimo do novogoriške železniške postaje, s katere odpelje vlak proti Sežani ob 18.45.

Iz Ljubljane edini primerni vlak ob koncu tedna odpelje ob 6.50, z Jesenic pa ob 8.20. Ima »lepotno napako,« da namesto v Kanalu ustavi v bližnjem Anhovem. Če smo na poti s kolesom, je prav vseeno, sicer pa to pomeni še približno pol ure hoje do Kanala. Vlak z železniške postaje Solkan proti Jesenicam odpeljeta ob 18.08 in 19.31. Vse pozornelce počaka vlak ob 21.03. S prvim se še pripeljemo do Ljubljane, druga dva pa peljeta le do Jesenic.



Slikovna križanka



NOVA PROGA	METOD ŽUŽEK IGRALEC GIBSON			SILICIJ	PLEMENSKO ZNAMENJE	PREBIVALEC VASI RTIČE	ZADNJE PREDIVO, TUJE	RUBIDIJ			ODLIČEN ŠPORTNIK, ŠAMPION	PREDSTOJNICA ODDELKA	VEČI KOSI DEBLA, TNALA	DETE
MOJSTER, NASLOV DIRIGENTOV								BORZNI STROKOVNJAK VESELINOVIČ						
AM. FILM. IGRALEC GOULD								NEKD. SL. KOŠARKAR (VITAL)						
IGRALKA REMICK				ŽELEZNIŠKA PROGA REDKOST				ŠUMNIKA V ČEZANI			DUHOVNIK OCVRTO PUSTNO PECIVO			
avtor VINKO KORENT	ŽIVAHNO, RAZBUR-LJIVO DOGAJANJE	KRAJ POD ROGLO PRIBEŽALIŠČE						JAPON. UMETNOST SAMO-OBAMBE						
SREDNJE-AMERIŠKA DRŽAVA							TELESNI IZLOČEK	POGODBA MED DRŽAVAMI	RIBIŠKI PRIPOMOČ. BRISAČA (ZASTAR.)					
UPOŠTEVANJE					NEMIR								POUČNI SLOVAR	GLAS VRANE
DOMAČA OBLIKA IMENA MARIJA					GRAFK JUSTIN	MRTVAŠKI ODER REALEN ČLOVEK								
SL. ZGODOVINAR (JANKO)										ZAŠČITNI OVOJ	HRV. TV IGRALEC (ANTUN)	ERBIJ REKA V INNSBRUCKU		
risba KIH	GLAS OB PLOSKEM UDARCU	FR. SKLADATELJ (MAURICE, BOLERO)	VEJA ELEKTROTEHNIKE IZOBRAZBA											
PLOČNIK								PREDUJEM, NAPLAČILO SPOD. DEL TACE						VRSTA REVOLVERJA
JUŽNOAM. TOVORNA ŽIVAL					LOŠČILNIK NAŠA PESNICA (MAJDA)									
EVICA				SPLET LAS ARGON					TITAN RAJKO LOŽAR			KAREL OŠTIR TANTAL		
KOTNA FUNKCIJA							TRON							
SORTA BELEGA VINA							PTIČ SEVERNIH MORIJ, NJORKA				STAR SLOVAN			

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

cd, es, sheen, svetost, venlo, armatura, ihta, stoicizem, nerv, kapna, ito, etan, ansa, jr, list, kraljič, sonce, vi, saone, wheeler, smrdak, io, ost, ravi, fleš, maharadža, toko, anima, gl, sali, ivo, zmaj, traven, triola, trapa, ambrož.

ICS VAS PRIPELJE PRAV DO MORJA!

MARIBOR - CELJE - LJUBLJANA - KOPER

Hitri, varni, udobni in klimatizirani vlak INTERCITY SLOVENIJA
vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 13. junija do 29. avgusta.

5.50	Maribor	↑	20.33
6.03	Pragersko		20.19
6.35	Celje		19.48
6.54	Zidani Most		19.29
7.40	Ljubljana		18.45
8.29	Postojna		17.53
8.41	Pivka		17.42
9.02	Divača		17.22
9.13	Hrpelje - Kozina		17.10
9.45	↓ Koper		16.40

Prosimo vas, da si prostor rezervirate že pred potovanjem!

Za osvežitev in okrepčilo je v vlaku bistro, vlak pa je prirejen tudi za prevoz oseb na invalidskih vozičkih.

POPUSTI!

- Za potnike s povratno vozovnico: 30 odstotkov
- Za družinska potovanja: 40 odstotkov (na podlagi izkaznice K-17)
- Za otroke od 6. do 12. leta starosti: 50 odstotkov
- Otroci do 6. leta starosti se peljejo brezplačno!

DO KOPRA Z VLAKOM, NAPREJ PA S TAKSIJEM. PO UGODNI CENI!

PROSIMO VAS LE, DA O IZBRANI RELACIJI OBVESTITE VODJO VLAKA IN PREVZAMETE KUPON ZA NAROČILO TAKSIJA.

ŽELIMO VAM UDOBNO IN PRIJETNO POTOVANJE!

www.slo-zeleznice.si





»Šefovska« namizna petrolejska svetilka,
kakršne je bilo najti tudi v železniških pisarnah.