

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Marjan Zaletelj: Razvoj železniške infrastrukture je nujnost

Aktualno

SŽ-Potniški promet: Stalne posodobitve in izboljšave storitev za potnike

SŽ-Tovorni promet: Kljub krizi smo izboljšali poslovni rezultat

SŽ-Infrastruktura: Za nami je uspešno poslovno leto

Fotoreportaža

Doneči uvod v jubilejno leto: Radeče 2012

Reportaža

Gorenjska proga

Intervju

Bernhard Kunz: Evropski železniški tovorni promet nujno potrebuje usklajen sistem





***Prevozi malih pošilk po vsej Sloveniji,
od vrat do vrat, v 24 urah!***

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,
lahko tudi v sosednjih državah,
in jo po ugodni ceni pripeljemo na zeleni naslov.**

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.
Sekcija za male pošiljke
Prodajna služba
Kajuhova 51
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.813 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. februarja 2012.



Potniški vlak pri postaji
Novo mesto Kandija
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Intervju

Marjan Zaletelj: Razvoj železniške infrastrukture je nujnost

2



Aktualno

SŽ-Potniški promet: Stalne posodobitve in izboljšave storitev za potnike

4



Aktualno

SŽ-Tovorni promet: Kljub krizi smo izboljšali poslovni rezultat

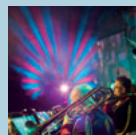
5



Aktualno

SŽ-Infrastruktura: Za nami je uspešno poslovno leto

6



Fotoreportaža

Doneči uvod v jubilejno leto: Radeče 2012

20



Reportaža

Gorenjska proga

22



Intervju

Bernhard Kunz: Evropski železniški tovorni promet nujno potrebuje usklajen sistem

30



1
Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

V tokratni številki smo pripravili pregled poslovanja in načrtov Slovenskih železnic in njihovih hčerinskih podjetij. Slovenske železnice so lani ustvarile dobre poslovne rezultate in okrepile tržno pozicijo. Novoustanovljena podjetja za potniški promet, tovorni promet in infrastrukturo ter hčerinske družbe so se tudi lani uspešno spopadale z gospodarsko krizo.

V potniškem prometu smo lani po ocenah prepeljali 16 milijonov potnikov in opravili 802,3 milijona potniških kilometrov. Obdržali smo obseg dela na podobni ravni kot predlani, prav tako tudi število prepeljanih potnikov, kar je zelo spodbuden podatek glede na to, da v številnih evropskih državah zaradi gospodarske krize prepeljejo manj potnikov v železniškem prometu.

V tovornem prometu je bilo lansko poslovno leto 2011 relativno uspešno. Prepeljali smo več tovora in opravili več dela kakor leta 2010 ter povečali prihodke, tako transportne kot druge. Zagotovili smo hitrejšo rast poslovnih prihodkov od rasti poslovnih odhodkov ter prepolovili predlanski negativni rezultat. Rezultat iz poslovanja je sicer negativen, toda boljši od načrtovanega. Prepeljali smo 17.648 tisoč ton blaga in opravili 3.877 milijonov netotonskih kilometrov. Več prevozov smo opravili v luškem tranzitu, kjer so prevozne poti daljše, in na petem koridorju.

Na področju infrastrukture sta se lani poslovna enota Vzdrževanje in poslovna enota Vodenje prometa združili v novoustanovljeno podjetje SŽ-Infrastruktura. Združeni poslovni rezultat je po oceni 172 milijonov evrov prihodkov, poslovni izid znaša 300 tisoč evrov, čisti poslovni izid pa 2,3 milijona evrov. Zaradi zmanjšanja proračunskih sredstev oziroma rebalansa proračuna za leto 2011 smo se morali odreči dvema milijonoma evrov na področju vzdrževanja in 1,5 milijona evrov na področju vodenja prometa.

Sistem Slovenskih železnic čakajo v prihodnje veliki poslovni izzivi in preizkušnje. Ozko grlo, ki onemogoča bolj kakovostno izvedbo prevozov, zahteva angažiranje dodatnih sredstev in povzroča večje stroške, je železniška infrastruktura. To bi bilo treba posodobiti tako z vidika prevoza tovora kot prevoza potnikov. Dolgoročnih konkurenčnih prednosti železniškega prometa in zmanjšanja vplivov prometa na okolje ne bo mogoče uresničiti brez konkurenčne železniške infrastrukture. Trenutne težave so zagotavljanje ustrezne nosilnosti prog, kar pomeni veliko oviro za opravljanje tovornega prometa, težave pa občutijo tudi v potniškem prometu, kjer zato nastajajo zamude. Napovedani infrastrukturni projekti bodo šele v nekaj letih obrodili sadove, in takrat bo mogoče pričakovati kakovostnejše prevozne storitve na petem in desetem koridorju, zadostno zmogljivost omrežja. In šele takrat bo manjša nevarnost, da bi se prometni tokovi preusmerili na druge obvozne koridorje.

Letošnja novost v tovornem prometu je uvedba rednega vlaka med Ljubljano in Batjevim v Ukrajini. Vlak je del logistične storitve Zahony, ki združuje železniški, cestni in vodni transport ter pomeni zanesljivo, kakovostno in cenovno konkurenčno povezavo gospodarstev severne Italije in Slovenije z ukrajinskim in ruskim trgov. Direktni tovorni vlak bo vozil enkrat na teden. S storitvijo Zahony Slovenske železnice ponujajo celovit logistični produkt, ki vključuje prevzem blaga pri pošiljatelju, carinjenje, sledenje pošiljk ter dodatne terminalske storitve, ki jih kupci pričakujejo. Bistvene prednosti novega produkta so občutno skrajšanje voznih časov, prilagodljivost ter zagotavljanje celovite storitve na enem mestu.

Druga pomembnejša pridobitev v tovornem prometu je kontejnerski manipulator, ki so ga sodelavci na kontejnerskem terminalu prevzeli sredi januarja in ga od takrat s pridom uporabljajo. Z novo pridobitvijo bomo lahko strankam zagotovili še bolj kakovostne in hitrejše storitve na kontejnerskem terminalu.

Marjan Zaletelj: Razvoj železniške

Marjan Zaletelj, univerzitetni diplomirani inženir gradbeništva, je 15. novembra lani postal član poslovodstva za področje infrastrukture in gradbeništva. Ima bogate strokovne in vodstvene izkušnje s področja železniške infrastrukture. Prosili smo ga pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost slovenske železniške infrastrukture.

Gospod Zaletelj, poznamo vas predvsem kot strokovnjaka in menedžerja s področja železniške infrastrukture. Nam lahko predstavite, na katerih področjih ste doslej delovali?

Vse svoje poklicno življenje se ukvarjam z železniško infrastrukturo. Poklicno pot sem začel v Novem mestu, kjer sem se zaposlil kot gradbeni inženir v tedanji sekciji za vzdrževanje prog. Deset let sem bil šef sekcije, do leta 2001. Nato sem v Ljubljani prevzel delovno mesto šefa službe za gradbeno dejavnost. Pozneje sem bil pomočnik direktorja za vzdrževanje, direktor za vzdrževanje, svetovalec poslovodstva in na koncu direktor infrastrukture. V tem obdobju sem bil neposredno ali posredno dejaven pri vseh infrastrukturnih projektih kot vodstveni oziroma vodilni delavec. Od 15. novembra sem član poslovodstva za področje infrastrukture in gradbeništva.

Kakšne so zdaj vaše naloge?

Kot član poslovodstva sem odgovoren za področje infrastrukture in gradbeništva, podrobneje pa za odvisne družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o., SŽ-Železniško gradbeno podjetje, d.d., in Prometni institut,

d.o.o. Sodelujem tudi pri vseh drugih nalogah in sprejemanju odločitev, ki zadevajo poslovni koncern Slovenske železnice.

Ali se v Sloveniji zavedamo pomena železniške infrastrukture?

Dejstva kažejo na to, da se ga ne zavedamo. Na deklarativni ravni se vsi zavzemajo za razvoj železniške infrastrukture po vzoru Zahodne Evrope. Veliko se govori o petem in desetem vseevropskem koridorju, ki se stikata v Ljubljani. Deklarativna pozornost se v praksi ne izkazuje. Na primer začetek gradnje drugega tira Divača–Koper je prestavljen in sploh ne vemo, kdaj se bo gradnja začela.

Mislím, da je Slovenija tudi premalo vplivala na evropsko politiko koridorjev. Trenutno nam celo grozi, da bo deseti koridor izpadel iz evropskega železniškega omrežja za tovarni promet TEN-T. V državi nam ni uspelo sprejeti novega nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture. Še vedno imamo program iz leta 1996. Skratka, veliko se govori, premalo pa je bilo storjeno, da bi lahko rekli, da se zavedamo pomena lege in železniške infrastrukture na tem območju.

Kaj menite o stanju železniške infrastrukture?

Večkrat poudarim, da je železniška infrastruktura v tem trenutku solidno vzdrževana, vendar da gre za ohranjanje stare infrastrukture. Vozimo po progah, ki so stare sto ali sto petdeset let. Zgolj z manjšimi izboljšavami ne moremo povečati hitrosti, skrajšati prevoznih časov in uvesti novih storitev. Na nekaterih progah imamo relativno zastarele signalnove

naprave. Vsa ta dejstva se odražajo v počasnih voznjah, ki hromijo in ovirajo pretočnost potniškega in tovarnega prometa.

SŽ-Infrastruktura, d.o.o., kot upravljavec javne železniške infrastrukture, vidi težave pri zagotavljanju ustreznih možnosti za kratkoročno konku-

Marjan Zaletelj, član poslovodstva
(foto: Antonio Živkovič)



infrastrukture je nujnost

renčnost tovornega prometa in potniškega prometa. Trenutne težave so zagotavljanje ustrezne nosilnosti prog, kar pomeni veliko oviro za opravljanje tovornega prometa. Ključne proge, recimo Zidani Most–Maribor–Šentilj, še vedno nimajo zagotovljene nosilnost kategorije D 4, zato v luki Koper nakladajo tovarne vlake, ki vozijo po tej progi, največ za osno obremenitev 20 ton na os, namesto za obremenitev 22,5 tone na os, kar zelo zmanjšuje konkurenčnost tovornega prometa. Zaradi stare infrastrukture in ponavljajočih se težav so uvedene številne počasne vožnje. V povprečju je zaradi stanja infrastrukture trideset stalnih počasnih voženj na leto, v skupni dolžini med 50 in 60 kilometri. Počasne vožnje povzročajo operativne težave predvsem v potniškem prometu, zato ni mogoče zagotavljati ustrezne pretočnosti in predvidenih potovalnih časov.

Kakšni so cilji in prednostne naloge na področju infrastrukture?

Kot upravljavec železniške infrastrukture stremimo k temu, da bi z rednim vzdrževanjem in obnovami omogočili večjo izkoriščenost prog ter povečali prepustnost in nosilnost prog. Želimo si tudi večjega vpliva pri določanju in izvedbi nadgradenj in novogradenj. Namreč, po zakonu upravljavec opravlja redna vzdrževanja in obnove, medtem ko nadgradnje in novogradnje vodijo na ministrstvu za promet. Pripravili smo predlog prioritarnih projektov, jih opredelili v strategiji Slovenskih železnic do leta 2020. Posvetovali smo se in organizirali z uporabniki, torej s potniškim in tovarnim prometom, ter

skupaj sestavili osemnajst ključnih projektov, od teh štirinajst projektov na javni železniški infrastrukturi in štiri projekte, ki zadevajo procese v SŽ-Infrastruktura. Zanimivo pri tem je, da gre za projekte na obstoječi infrastrukturi, kot na primer zagotovitev kategorije D4 na odseku Zidani Most–Maribor, elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko–Hodoš, kjer inženirske aktivnosti že potekajo, zmanjšanje števila nezavarovanih prehodov do leta 2015 in drugi projekti.

Kakšna naj bi bila vloga železniških postaj v prihodnje?

Menim, da bi bilo treba sedanjemu poslovnemu konceptu glede postaj spremeniti, da bi na postaje lahko pritegnili več potnikov in drugih uporabnikov. Uvedba dodatnih storitev je predvsem odvisna od dovolj velikega pretoka potnikov. Poglavitna težava je v tem, da je za storitvene dejavnosti, ki bi se lahko razvijale na postajah, potrebno večje število potnikov. V Sloveniji imamo tri ali štiri postaje, ki bi jih lahko razvili v trgovsko-storitvena središča po vzoru zahodnoevropskih držav. V takih središčih bi potniki lahko opravili določene storitve že zjutraj, pred vožnjo, ali popoldne, ko se vrnejo, drugi uporabniki pa ves dan. Za uresničitev takega poslovnega koncepta bi bilo treba pritegniti ponudnike, ki bi v tem zaznali poslovno priložnost in bi se bili pripravljene za to angažirati. Zelo veliko si obetamo od zgraditve poslovnega in potniškega središča Emonika v Ljubljani. Na voljo bodo velike površine, ki bodo namenjene za dejavnosti in storitve potniškega prometa in druge spremljajo-

če storitve, pa tudi povezava z novo avtobusno postajo na Vilharjevi ulici.

Ali bi bilo mogoče s kakšnimi manjšimi naložbami privabiti več potnikov, kot na primer z ureditvijo parkirišč?

Brez večjih naložb je to težko uresničiti. Naložbe v infrastrukturo so odvisne od proračunskih sredstev Republike Slovenije. V državi je sredstev za infrastrukturo vedno premalo, zato so ta namenjena predvsem za vzdrževanje infrastrukture in zagotavljanje varnosti. Manjšim projektom, ki pa bi imeli večji vpliv na javno podobo železnic in na udobje potovanja, v državi nismo namenili dovolj pozornosti. Slovenske železnice in Infrastruktura kot upravljavec zgolj upravljajo in vzdržujejo postaje. Namenjena sredstva so premajhna za približno dvesto lokacij oziroma postaj, ki bi jih bilo treba začeti posodabljati v skladu z razvojnim konceptom.

Eden od strateških projektov, ki sem jih prej omenil, predvideva gradnjo in opremljanje potniških postajališč na ljubljanskem železniškem primestnem območju. Tako bi povečali privlačnost in dostopnost železniškega omrežja na območju Ljubljane ter omogočili, da bi ljudje lažje prešli z osebnega prevoza na prevoz z vlakom. Projekt predvideva povečanje standarda na obstoječih postajališčih, kot na primer uvedbo storitev Parkiraj in se pelji, postavitve kolesarnic, toaletnih prostorov in previjalnic, pa tudi vzpostavitev štirih novih postajališč tam, kjer bodo študije pokazale največje učinke. Naše predloge smo posredovali ministrstvu za promet, zato da

bi projekti bili uvrščeni v program razvoja nacionalnega železniškega omrežja.

Kaj bi bilo treba storiti, da bi dosegli primerljivo raven infrastrukture z drugimi razvitimi evropskimi državami?

Vsi bi si verjetno želeli podobno železniško infrastrukturo, kot je na primer v Nemčiji ali Franciji, morda tudi proge velikih hitrosti. Menim, da so te želje pretirane, kajti konfiguracija terena v Sloveniji skorajda ne omogoča zgraditve prog velikih hitrosti. Takšne proge bi dejansko potekale na viaduktih, v usekih in nasipih ter dolgih predorih, zato bi težko povezovale urbana središča. Proge velikih hitrosti so namenjene predvsem potniškemu prometu. Moramo se zavedati, da je tega potenciala v Sloveniji premalo, kajti proge velikih hitrosti so lahko ekonomsko uspešne tam, kjer na določenih kritičnih razdaljah povezujejo mesta z velikim številom prebivalcev oziroma mesta z več kot petsto tisoč prebivalci. Zato bi se morali osredotočiti na nekakšen srednji model, kot je v Avstriji in Švici, torej na proge za hitrosti 160 do 200 kilometrov na uro. S tovrstnimi projekti seveda ne bi smeli preveč odlašati, kajti ciklusi gradnje infrastrukture so relativno dolgi, del sredstev pa bi bilo treba zagotoviti izven proračuna, kajti proračun jih ne bo mogel v celoti. Hitrejša posodobitev bi bila mogoča, če bi bil sprejet novi nacionalni program razvoja železniške infrastrukture in če bi bila sočasno zagotovljena tudi finančna sredstva. Brez tega dejanska posodobitev ni mogoča.

SŽ-Potniški promet

Stalne posodobitve in izboljšave storitev za potnike

Lani smo po ocenah prepeljali 16 milijonov potnikov in opravili 802,3 milijona potniških kilometrov. Kljub težkim tržnim razmeram in recesiji smo obdržali obseg dela na podobni ravni kot predlani. Število prepeljanih potnikov je letos na podobni ravni kot predlani, kar je zelo spodbuden podatek glede na to, da v številnih evropskih državah zaradi gospodarske krize prepeljejo manj potnikov v železniškem prometu. Obseg dela sicer zaostaja za načrti, predvsem zaradi potovanja na krajših razdaljah in tržnih razmer.

Čisti poslovni izid je negativen, v višini 5,86 milijona evrov. Rezultat je slabši od načrtovanega predvsem zaradi popravka prihodkov in stroškov za storitve vleke z italijanskimi železnicami za obdobje 2000–2005 v višini 689 tisoč evrov.

Dosežki leta 2011

Zasluga za ohranitev podobne ravni kot predlani je zagotovito v ponudbi in dejavnosti Slovenskih železnic. Z različnimi ponudbami si nenehno prizadevamo, da bi pritegnili čim več novih potnikov in ohranili sedanje.

V potniškem prometu smo vse leto sistematično izvajali prodajne in promocijske dejavnosti za pospeševanju prodaje prevozov po rednih ponudbah. Za vlak se je odločilo 3,4 odstotka več upokojencev kakor leta 2010. Od septembra lani se več dijakov vozi s šolskimi mesečnimi vozovnicami in manj z letnimi ali polletnimi. Sicer pa je bilo šolarjev lani manj, ker je generacija številčno manjša in ker so po Sloveniji nastala dodatna šolska središča.

Junija je na tire zapeljala prva **obnovljena dizelska motorna potniška garnitura 813/814-130**, ki pomeni začetek postopne prenove voznega parka Slovenskih železnic. Potnikom ponuja novo kakovost in udobje potovanja. Jeseni smo ponovno **prenovili spletno stran** www.slo-zeleznice.si. Obenem smo posodobili **iskalnik voznega reda**, v katerem si je mogoče pogledati tudi zamude, nadomestne prevoze, ovire v prometu na primer zaradi gradbenih del, poiskati vlake za prevoz koles idr.

Spletno stran obišče vsak mesec več kakor 170 tisoč obiskovalcev. Meritve njene obiskovanosti se spremljajo tudi na Slovenski oglaševalski zbornici v okviru projekta MOSS, kjer so Slovenske železnice uvrščene na drugo mesto med slovenskimi podjetji, pri čemer ne upoštevamo medijskih hiš in iskalnikov. Zelo dobro je obiskana tudi mobilna spletna stran, ki smo jo pripravili lani.

Sodelujemo tudi pri **projektu enotne vozovnice**, ki ga vodi ministrstvo za promet in ki naj bi se končal leta 2013.

V okviru projekta **Civitas Elan** smo skupaj z LPP vzpostavili enotni portal z linijami

in voznimi redi na spletnem mestu Google Transit ter začeli prodajati in polniti mestno kartico urbana na ljubljanski železniški postaji. V prihodnje bo mogoče urbano kupovati in polniti še na nekaterih drugih večjih postajah.

Lani smo zelo **intenzivno tržili oglasne površine**, saj rezultati raziskav kažejo, da so železniške postaje po svoji obiskanosti primerljive samo še z nakupovalnimi središči. Zato ni naključje, da postajajo Slovenske železnice kot oglaševalski prostor čedalje bolj zanimive in aktualne za oglaševalce. Zgled dobre prakse leta 2011 je sodelovanje Telemacha in Košarkaške zveze Slovenije.

Ob prvi vožnji vlaka, ki smo ga poslikali s Telemachovimi oglasi in ki je slovensko košarkarsko reprezentanco odpeljal na Jesenice, smo poskrbeli za široko medijsko podprtje.

Načrti

Letos načrtujemo **ново, dodatno ponudbo za abonente**. Dijaki in študentje z abonent-skimi šolskimi vozovnicami bodo lahko z občutnim popustom potovali tudi na drugih



Boštjan Koren (foto: Miško Kranjec)

relacijah po Sloveniji in v tujino. Tako bodo lahko ob koncih tedna, praznikih in med počitnicami po Sloveniji potovali 50 odstotkov ceneje, v tujino pa po ponudbi Rail Plus 25 odstotkov ceneje.

Načrtujemo tudi **uvedbo spletne prodaje vozovnic**. Najprej bodo lahko imetniki brezkontaktnih čip kartic podaljševali in kupovali abonent-ske vozovnice, pozneje pa bo mogoče kupiti tudi druge vozovnice.

Načrtujemo, da bomo leta 2015 prepeljali 17,8 milijona potnikov oziroma vsako leto 1,4 odstotka več. Med prioritarnimi cilji so povečanje tržnega deleža, izboljšanje rezultata iz poslovanja (EBIT) in ustvarjanje dobička, s katerim bi lahko zagotavljali naložbe v lastni razvoj in povečali kakovost storitev. Da bi uresničili strateške cilje, je pomembno, da država uskladi interese prevoznikov, ki izvajajo storitve javnega potniškega prometa, in da poskrbi za pripravo usklajenega in racionalnega voznega reda, kjer bi železniške postaje bile intermodalna središča.

Boštjan Koren, direktor

Glavni cilji leta 2012:

- 16,2 milijona potnikov
- 803,6 milijona potniških kilometrov
- 38,9 milijona evrov transportnih prihodkov
- ohranitev 29-odstotnega tržnega deleža
- 3,7-odstotno znižanje stroškov
- 1,2-odstotno povečanje prihodkov
- povečati prepoznavnost storitev
- doseči še boljše ocene pri anketah potnikov

SŽ-Tovorni promet

Kljub krizi smo izboljšali poslovni rezultat

Poslovno leto 2011 je bilo relativno uspešno. Prepeljali smo več tovora in opravili več dela kakor leta 2010 ter povečali prihodke, tako transportne kot druge. Zagotovili smo hitrejšo rast poslovnih prihodkov od rasti poslovnih odhodkov ter prepolovili predlanski negativni rezultat. Rezultat iz poslovanja je sicer negativen, -5,5 milijona evrov, toda boljši od načrtovanega. Prepeljali smo 17.648 tisoč ton blaga in opravili 3.877 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z načrtom smo prepeljali za 2,7 odstotka manj blaga, vendar 2,3 odstotka več kakor predlani. Opravili smo za 3,2 odstotka več netotonskih kilometrov, kot je bilo načrtovano oziroma 7,2 odstotka več kakor leta 2010. Več prevozov smo opravili v luškem tranzitu, kjer so prevozne poti daljše, in na petem koridorju.

Poslovni prihodki znašajo približno 186 milijonov evrov in so za 7,1 odstotka večji od načrtovanih oziroma za 11,6 odstotka večji kakor leta 2010. Dosegli smo 161,6 milijona evrov transportnih prihodkov, kar je za 4,3 odstotka več, kot je bilo načrtovano. Drugi poslovni prihodki znašajo po oceni 24,4 milijona evrov, kar je za 30,3 odstotka več od načrtovanih. Večji od načrtovanih so tudi poslovni odhodki, za 3,3 odstotka, in sicer zaradi nadomestil za uporabo tujih tovornih vagonov, storitev tujih železniških uprav in drugih odhodkov, ki so odvisni od obsega dela.

Poslovni izid iz poslovanja bo po oceni negativen, in sicer 5.535 tisoč evrov, prav tako bo negativen čisti poslovni izid 16.282 tisoč evrov. Poslovni

izid poslabšuje negativni rezultat finančnih prihodkov in odhodkov v ocenjeni višini 12.428 tisoč evrov, ki je za 4.507 tisoč evrov slabši od načrta. Nanj vplivajo predvsem finančni odhodki iz naslova obresti v višini 5.628 tisoč evrov, negativni saldo izvedenih finančnih instrumentov v višini 5.819 tisoč evrov in negativnih tečajnih razlik v višini 1.565 tisoč evrov.

Predvsem drugo polletje leta 2011 je bilo za tvorni promet neugodno. Negotove gospodarske razmere in šibka gospodarska rast sta negativno vplivali na obseg prepeljanega tovora. Težave so bile tudi zaradi premajhne zmogljivosti pri vходу v Luko Koper, enotirne proge Koper-Divača, premajhne dolžine postajnih tirov in dovoljenega osnega pritiska, zaradi česar ni bilo mogoče optimalno organizirati vseh prevozov. Bistvenega izboljšanja propustnosti proge pred zgraditvijo drugega tira, do leta 2017, ni pričakovati. Že leta 2010 smo na postaji Koper tovorna začeli prenavljati tire in povečevati njihovo število. Zaradi del žal nastajajo zamude pri dostavi in odpravi vlakov iz luke.

V klasičnem prevozu smo prepeljali 13,4 milijona ton, v kombiniranem prometu pa 4,2 milijona ton. Pri klasičnih prevozih presegamo načrt in predlanske količine v luškem tranzitu. Dobre rezultate smo dosegli tudi pri izvozu. V kopenskem tranzitu smo prepeljali le en odstotek manj tovora kakor predlani. V kombiniranem prometu smo presegli načrtovane količine v luškem tranzitu, v izvozu in uvozu. Največ velikih kontejnerjev smo prepeljali v prometu z Madžarsko in Slovaško.

Uresničeni načrti

Leta 2011 smo uresnili naslednje cilje in ukrepe:

- ustanovitev družbe SŽ-Tovorni promet, d. o. o.,
- izvajanje ukrepov za izboljšanje poslovanja v sekciji za male pošiljke,
- uvedba posebnih produktov: »Zahony« na relaciji Ljubljana-Batjevo (Ukrajina) in »Yana« na relaciji Ljubljana-Yana (Bolgarija),
- širitev dejavnosti carinskega posredovanja,
- pridobitev statusa pooblaščenega gospodarskega subjekta AEO,
- podaljšanje dovoljenja za prevoz odpadkov in vpis v evidenco prevoznikov odpadkov,
- naložba v prekladalno mehanizacijo – kontejnerski manipulator,
- ureditev delovno bivalnih razmer (ureditev prostorov za premikalno osebje v Trbovljah, menjava strehe na stavbi v Ljubljani (Hladilniška), menjava talnih oblog v skladišču v Krškem in Sevnici, ureditev nakladalne klančine v SMP in nadstreška v SKP, menjava stavbnega pohištva v STP MB, zamenjava vodovodnega omrežja v STP MB (Maribor) in STP Celje (Celje, Sevnica).
- nakup 9-sedežnega kombija za prevoz delavcev na relaciji Celje-Celje Čret.

Strateške usmeritve in cilji

Temeljna strateška usmeritev je povečanje konkurenčnosti. Učinkovito poslovanje in večja dodana vrednost sta bistvenega pomena, da bomo postali močnejši in bolj enakopraven partner v morebitnih partner-



Igor Hribar (foto: Miško Kranjec)

skih povezavah. Strategija upošteva spremenjene dejavnike zunanega okolja in aktualizira finančne projekcije predvsem z vidika doseganja strateških ciljev tovarnega prometa, ki so povečanje dodane vrednosti, kakovostne storitve, optimizacija obstoječih zmogljivosti, rast prihodkov, rast obsega prevozov in povečanje dobičkonosnosti.

Temeljni cilj je doseganje pozitivnega poslovnega rezultata, kar bomo dosegli z ukrepi za racionalizacijo poslovanja, razvojem novih storitev in večjo internacionalizacijo poslovanja. Tržni položaj bomo okrepili, tako da bomo sklepali dolgoročne dogovore s strankami. Še naprej bomo pridobivali nove stranke, povečali navzočnost in vlogo na mednarodnem trgu ter sodelovali v zvezi Aliansa. Ko bomo pridobili varnostno spričevalo, bomo začeli opravljati dejavnosti v podružnici ABC Skopje.

Načrtujemo razvoj novih storitev in blok vlake med terminali, lukami in večjimi ponori oziroma izvori blaga v regiji in širše. Povečali bomo število kontejnerskih vlakov v München, Milano, Yano in Carigrad.

Dopolnilne storitve, ki jih bomo ponudili, so naročanje vagonov za uporabnika, izstavitve tovarnih listov, priprava dokumentov za carino in carinjenje.

Načrtujemo zmanjšanje vseh vrst stroškov in racionalizacijo poslovanja v proizvodnji, logistiki in podpornih funkcijah. Večjih vlaganj ne načrtujemo, zagotavljali pa bomo sredstva za vzdrževanje lokomotiv, vagonov in drugih sredstev.

Napovedi gospodarskih gibanj v letu 2012 za Avstrijo, Hrvaško, Madžarsko, Češko, Slovaško in Italijo, kjer so naše najpomembnejše partnerice, niso optimistične. Zato bomo morali iskati dodatne tovo-

re, predvsem s preusmeritvijo prevozov s ceste na železnico, kar nikakor ne bo lahko delo.

Igor Hribar, direktor

SŽ-Infrastruktura

Za nami je uspešno poslovno leto

Lani sta se poslovna enota Vzdrževanje in poslovna enota Vodenje prometa združili v novoustanovljeno podjetje SŽ-Infrastruktura. Konsolidirani oziroma združeni poslovni rezultat SŽ-Infrastruktura je po oceni 172 milijonov evrov prihodkov in približno toliko odhodkov, tako da poslovni izid znaša 300 tisoč evrov, čisti poslovni izid pa 2,3 milijona evrov. Povedati je treba, da smo se morali odreči delu prihodka zaradi zmanjšanja proračunskih sredstev oziroma rebalansa proračuna za leto 2011, in sicer dvema milijonoma evrov na področju vzdrževanja in 1,5 milijonu evrov na področju vodenja prometa.

Ključni projekti leta 2011 so bili projekti vzdrževalnih del v javno korist. Opravljali smo večjo obnovo na odseku proge Košana–Gornje Ležeče, vključno s sanacijo treh predorov. Obnavljali smo tudi progro Grosuplje–Kočevje, in sicer je proga gradbeno obnovljena v celoti do postaje Ortnek, tako je nosilnost proge do državnih blagovnih rezerv povečana s 16 ton na os na 22,5 tone na os. Začeli smo obnovitvena dela na postaji Poljčane. V celoti smo obnovili vozni vod na proggi Divača–Koper, in sicer v skupni dolžini 55 kilometrov, ter odprli center za vodenje prometa Maribor in razširili center za vodenje prometa Postojna. Druga dela, ki jih nadziramo, v sklopu inženiringa za Ministrstvo za promet, so dela na postaji Koper in Hrpelje-Kozina, elek-

trifikacija proge Pragersko–Hodoš, uvedba GSM-R sistema in uvedba ETCS sistema na V. koridorju. Postaja Hodoš je bila lani v celoti elektrificirana, in sicer na sedmih tirih v skupni dolžini dvanajst kilometrov.

Družbo SŽ-Infrastruktura čaka težko poslovno leto. Na vseh področjih zmanjšujemo stroške. Letos želimo pridobiti večje deleže del pri nadgradnjah in tudi sodelovati pri morebitnih novogradnjah. Zelo verjetno ne bo mogoče doseči enakih poslovnih rezultatov kot leta 2011, kajti zaradi pomanjkanja sredstev bo manj del pri obnovah prog.

Z vodstvom nabave se dogovarjamo za prehod nekaterih naših sodelavcev v nabavo, kjer bi bili dejavni pri nabavi ključnih blagovnih skupin za holding. Gre za blagovne skupine gradbeni material, elektrotehnični material, pa tudi storitve, investicijski projekti, in drugo. Večjo konkurenčnost bomo zagotavljali s programom prestrukturiranja, strateškimi projekti in notranjo reorganizacijo v skladu s strategijo A.T. Kearneyja.

Sodobne tehnologije v vodenju prometa

Vodenje prometa je leto 2011 začelo z grenkim priokusom, ker nam ni uspelo predlagateljev sprememb in dopolnitev Zakona o železniškem prometu (ZZelP-H, Uradni list RS, št. 106/2010) prepričati v nasprotno in ker je bil konec



Marko Brezigar, direktor SŽ-Infrastruktura (foto: Miško Kranjec)



Janko Pavlič, pomočnik direktorja za vodenje prometa (foto: Miško Kranjec)

leta 2010 zakon sprejet. Ta je določil, da se izdelava voznega reda omrežja in nadzor nad izvajanjem voznega reda prenese na Javno agencijo za železniški promet v Mariboru. Vožni red omrežja je temelj tehnološkega procesa in prevoznih storitev, zato se upravičeno počutimo kot ptič s pristrženimi peruti, predvsem pa zato, ker sprememba ni bila zahtevana v smernicah EU, na katere se zakonodajalci sklicujejo.

V vodenju prometa smo v celoti vključili daljinsko vodenje prometa na odsekih prog Pragersko–Ormož–Hodoš in večji del na proggi Ljubljana–Sežana, v kratkem pa bomo vključili še postajo Divača. Dejavnimi smo bili tudi na področju spremembe podzakonskih aktov, saj smo pred začetkom uporabe novega prometnega pravilnika in pravilnika o spremembah in dopolnitvah signalnega pravilnika pripravili spremembe pravilni-

kov za tisk, na novo izdelali vse priročnike po sistemu varnega upravljanja in poskrbeli za strokovno izpopolnjevanje izvršilnih in strokovnih delavcev. Vse leto, smo skladno s finančnimi možnostmi, izboljševali delovne razmere naših delavcev, kar bomo počeli tudi v prihodnje.

Za letos bomo v vodenju prometa še naprej posodabljali in avtomatizirali delovne postopke. Prizadevali si bomo za večjo izkoriščenosti obstoječih informacijskih tehnologij in se pripravljali za nove tehnologije (ETCS, GSM-R).

Poleg navedenega se bomo letos, kot posledica nove organizacije Slovenskih železnic, trudili prepričati predlagatelje Zakona o železniškem prometu, da se izdelava voznega reda zaradi stroškovne in tehnološke učinkovitosti ponovno prenese na SŽ-Infrastrukturo.

Marko Brezigar
Janko Pavlič

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Leta 2012 nadaljujemo poslovno pot po skupnem tiru

Centralne delavnice smo poslovno leto 2011 kljub upočasnjeni rasti gospodarstva in finančni krizi končale uspešno, saj smo v skladu z načrti dosegli pozitivni rezultat iz poslovanja. Slovenskim železnicam smo zagotavljali celovit servis vzdrževanja in ob tem povečali prihodke iz naslova drugih kupcev. Poleg uspešno končanih projektov z obstoječimi poslovnimi partnerji smo z vzdrževanjem kolesnih dvojic in tovornih vagonov prodrli tudi na francoski trg. Vse večje investicije smo podredili povečanju proizvodnih zmogljivosti in izboljšanju delovnih razmer. Tako so Centralne delavnice postale še bolj prepoznavne v Evropi. Izboljšali smo poslovne in proizvodne procese ter povečali dodano vrednost naših storitev.

V zadnjem četrletju lani smo bili deležni velikih orga-

nizacijskih in vsebinskih sprememb. Prvega oktobra smo s Slovenskimi železnicami podpisali pogodbo o prehodu dejavnosti vleke in tehnično vagonске dejavnosti v Centralne delavnice. Tako smo združili dejavnosti vleke in TVD z dejavnostjo vzdrževanja.

Načrtujemo, da bomo letos nastopili na trgu kot novo združeno podjetje SŽ-Vleka in Tehnika, d.o.o., oziroma SŽ VIT, d.o.o. Podjetje bo strankam zagotavljalo celovite storitve vleke vlakov, vzdrževanja in tehnično vagonске dejavnosti. Podjetje bo svoje cilje podredilo ciljem skupine Slovenskih železnic, z namenom, da se uspešno konča prestrukturiranje skupine in da bi postali še bolj konkurenčni na evropskem trgu. Pri tem se bomo opirali na več desetletne izkušnje in strokovno znanje ter izrabili siner-

gijske učinke, ki jih bo podjetje pridobilo z združitvijo dejavnosti.

Ključni cilji v letu 2012 so:

- stroškovno učinkovito upravljanje in vzdrževanje železniškega voznega parka Slovenskih železnic;
- povečati odličnost procesov in stroškovno učinkovitost na vseh področjih delovanja družbe;
- razvijati celovite storitve z višjo dodano vrednostjo in s tem krepiti prodajo in konkurenčnost na evropskih trgih;
- ohranjati ekonomsko, socialno in naravovarstveno odgovornost do naših deležnikov in okolja, v katerem delujemo.

Letos si bomo še naprej prizadevali uresničevati odlike uspešnih: kakovost, zane-



Dušan Žičkar (foto: Miško Kranjec)

sljivost, konkurenčnost, odzivnost. Tako bomo uresničili dogovorjene ukrepe, sprejete na ravni skupine Slovenskih železnic, in s tem pripomogli k uspešnemu prestrukturiranju celotnega sistema.

Dušan Žičkar, direktor

SŽ-ŽIP

Usposabljanje in prezaposlovanje invalidov



mag. Vojka Martinčič (foto: Miško Kranjec)

V poslovnem letu 2011 je podjetje SŽ-ŽIP izboljševalo poslovanje in se prilagajalo spremembi Zakona o zaposlitveni rehabilitaciji in zaposlovanju invalidov, s katero so se bistveno spremenili pogoji za poslovanje invalidskih podjetij.

Lani smo dosegli boljši poslovni izid kakor predlani. To je bilo mogoče z optimiziranjem procesov poslovanja, povečevanjem produktivnosti in prihodkov ter racionalizacijo stroškov. Bolje smo poslovali zlasti pri upravljanju samskih

domov, distribuciji pisarniškega materiala, avtobusnih prevozi, avtomehanični delavnici in čiščenju. Sodelovali smo tudi pri izdelavi programa sanacije in reorganizacije Slovenskih železnic, d.o.o., ki ga je pripravila svetovalna družba A.T. Kearney. Ob upoštevanju smernic, ki jih je za dolgoročno pozitivno poslovanje SŽ-ŽIP pripravila svetovalna družba, se bomo tudi v prihodnje osredotočili na zagotavljanje tistih storitev, ki jih potrebujejo Slovenske železnice, predvsem pa

se bo prek družbe SŽ-ŽIP tudi v prihodnje vodila in uresničevala politika zaposlovanja invalidov v sistemu Slovenskih železnic. Z uresničitvijo ukrepov, ki jih je predlagala svetovalna družba, bomo najpozneje do konca leta 2013 optimizirali dejavnost vzdrževanja objektov, urejanja okolja, varovanja, dejavnost parkirišč, dejavnost prodajnih avtomatov, distribucijo vode in dejavnost prodaje v trafikah.

Da bi prilagodili naše poslovanje spremembi Zakona o zaposlitveni rehabilitaciji in za-

poslovanju invalidov, smo lani povečevali delež zaposlenih invalidov. Lani se je iz drugih družb SŽ v SŽ-ŽIP prezaposlilo 45 delavcev invalidov. Pred spremembo zakona je za pridobitev državnih subvencij zadoščalo, da je v invalidskem podjetju zaposlenih 40 odstotkov invalidov. Po novem pa je za ohranitev dosedanjega obsega državnih subvencij pogoj, da je v invalidskem podjetju zaposlenih vsaj 50 odstotkov invalidov. Predpisani delež smo izpolnili 1. januarja letos. Ker je v skupini SŽ veliko več delavcev invalidov oziroma delavcev, ki zaradi zdravja ne morejo opravljati

svojega poklica, kakor je razpoložljivih delovnih mest v SŽ-ŽIP, smo lani začeli razvijati nove dejavnosti za usposabljanje, rehabilitacijo ter prezaposlovanje teh delavcev bodisi v SŽ-ŽIP ali v skupini SŽ. Ustanovili smo Center za usposabljanje. Vanj se je prvega januarja letos prezaposlilo 67 delavcev invalidov iz družbe v skupini SŽ.

Še naprej bomo optimizirali procese poslovanja, veliko pozornosti pa bomo namenili razvoju in izvajanju vsebin v centru za usposabljanje. Z družbami v skupini SŽ bomo skušali določiti dejavnosti, ki so primerne za delavce invalide,

ter se dogovoriti, da se izvajanje teh dejavnosti prenese v SŽ-ŽIP. Načrtujemo preureditev samskega doma v Zalogu, razširitev dejavnosti parkirišč s parkirišči v Škofji Loki in na Kurilniški ulici v Ljubljani, razširitev sistema tehničnega varovanja ter dopolnitev sistema fizičnega varovanja z notranjim in zunanjim nadzorom ter intervencijami (obhodne službe). Načrtujemo tudi širitev dejavnosti prodajnih avtomatov za napitke in prigrizke, in sicer bomo namestili nove avtomate na mestih, kjer bodo pomenili dodatno ponudbo za potnike. V drugi polovici leta bomo od-

prli novo invalidsko delavnico z dodatno linijo za proizvodnjo sveč v Zidanem Mostu.

Temeljno poslanstvo družbe SŽ-ŽIP je zagotavljati produktivno zaposlitev delavcev Slovenskih železnic, ki so postali invalidi ali zaradi zdravja niso več zmožni opravljati svoj poklic. Verjamemo, da bomo še naprej uspešno opravljali svoje temeljno poslanstvo in da bomo tudi našim uporabnikom zagotavljali kakovostne storitve po konkurenčnih cenah.

mag. Vojka Martinčič,
direktorica

Prometni institut Ljubljana

Krepimo strokovne kompetence in konkurenčnost na trgu

Temeljna dejavnost Prometnega instituta Ljubljana d. o. o. (v nadaljevanju: PI) je strokovno in raziskovalno-razvojno delo na področju prometa v najširšem pomenu besede, s poudarkom na železniškem prometu. Leto 2011 je bilo zelo naporno, konkurenca je čedalje večja, pričakovanja naročnikov so čedalje zahtevnejša. Krizo razumemo kot poslovni izziv; stroške obvladujemo predvsem z dobro organizacijo projektnega vodenja.

Ohranjamo kakovost storitev in zadovoljstvo naročnikov. Dobre rezultate PI zagotavlja sinergija vseh glavnih dejavnosti PI: ekonomskih raziskav v prometu, raziskav in razvoja na področjih tehnologije prometa, prometne infrastrukture, informacijske tehnologije ter izdelave investicijske dokumentacije, s podporo najsodobnejše programske opreme.

Projekti za naročnike v Sloveniji

Lani smo za naročnike v Sloveniji končali naslednje projekte:

- Novelacija IP za Modernizacijo kočevske proge -1. faza in izdelavo IP za modernizacijo kočevske proge - 2. in 3. faza, **naročnik SŽ**;
- Izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta za geografski informacijski sistem, **naročnik SŽ**;
- Izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta in predinvesticijske zasnove za obnovo železniške postaje Nova Gorica; 1. faza, **naročnik SŽ**;
- Izdelava študije Vzdrževanje prog po izvedbi projekta elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko-Hodoš, **naročnik SŽ**;
- Izdelava študije Vzdrževanje in reševanje v predorih dru-

gega tira železniške proge Divača-Koper, **naročnik SŽ**;

- Analiza tehnoloških procesov dela na tovorni postaji Koper, **naročnik SŽ**;
- Razvoj informacijskega sistema za kalkulacijo stroškov vzdrževanja infrastrukture, **naročnik SŽ (Infrastruktura)**;
- Analiza možnosti in potreb razvoja javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji, **naročnik RS MzP** (izvajalec: konzorcij PI kot vodilni partner, APPIA, d. o. o., kot partner, UL FPP, Portorož, kot partner, UM FL, Celje, kot partner);
- Izdelava študije o možnostih izboljšave intermodalnega transporta preko Alp za potrebe projekta Transitects, **naročnik RS MzP** (izdelovalec PI s podizvajalcem UM FG, Maribor);
- Sodelovanje na sestankih z naročnikom, s tehnič-



dr. Momčilo Šarenac (foto: Antonio Živkovič)

no asistenco JASPERS in EK pri pripravi spremljajoče dokumentacije (študija izvedljivosti) za pridobitev EU sredstev za realizacijo projekta »Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko-Hodoš za 160 km/h in modernizacija nivojskih prehodov in izved-

ba podhodov na postajah«, priprava odzivnih poročil na pripombe oziroma sugestije naročnika, tehnične asistencije JASPERS in EK, izdelava novelacij študije izvedljivosti, v kateri bodo upoštevana vsa priporočila naročnika, tehnične asistencije JASPERS in EK, naročnik RS MzP, prej DŽI;

- Izdelava študije izvedljivosti nove železniške povezave Trst-Divača-Ljubljana-Budimpešta-ukrajinska meja – visoka varianta, naročnik SŽ-PP (PI podizvajalec; glavni naročnik DŽI);
- Projekt V2-0551 »Razvoj modelov za upravljanje prometnih tokov« v okviru CRP Konkurenčnost Slovenije 2006-2013, sofinancerja ARRS in MzP; izvajalec: UM FG, soizvajalec 1: UL FGG, soizvajalec 2: PI; projekt se je pričel leta 2008.

V sklepni fazi so še naslednji projekti za naročnike iz Slovenije:

- Ažuriranje skic tirnih shem postaj na slovenskem železniškem omrežju, naročnik SŽ. Projekt se bo predvidoma končal aprila.
- Analiza možnosti in potreb razvoja industrijskih tirov v Republiki Sloveniji, naročnik RS MzP. Projekt končan januarja.
- Novelacija modela povpraševanja, modal splita, napovedi prometa, ekonomske in finančne analize za potrebe pridobitve EU sredstev za realizacijo projekta gradnja nove železniške proge Divača-Koper, naročnik RS MzP. Projekt se bo predvidoma končal februarja.
- Izdelava nacionalnega vzornega reda, naročnik Omega Consult (glavni naročnik RS MzP). Projekt končan januarja.
- Oblikovanje standarda za enotno elektronsko vozovnico, poslovodeči partner IGEA, d. o. o., Ljubljana, partnerja PI in LOGITEH, d. o. o., Ljubljana (glavni naročnik

RS MzP). Projekt prav tako končan januarja.

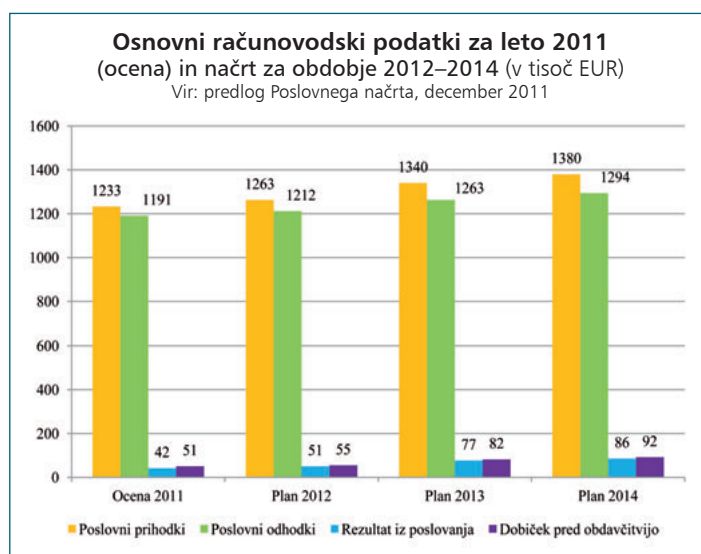
Projekti za naročnike zunaj Slovenije in mednarodni projekti

Leta 2011 smo delali na osmih mednarodnih projektih, med njimi na petih projektih EU:

- Izvedba meritev železniških prog na območju Republike Slovenije (oktober 2009-december 2013), naročnik MAV, Budimpešta, Madžarska (glavni naročnik del: SŽ). Projekt se bo predvidoma končal decembra 2013.
- projekt EUROPEAID/127318/C/SER/ME-RE-LAUNCH Technical Assistance to the Transport Sector, Montenegro (svetovalne storitve), naročnik Delegation of EC to Montenegro (zveza: NTU-Strategic Development&Consulting Ltd., Aalborg, Danska). Projekt je bil končan lani.
- The Italian Observatory for Road Freight Transport for the East Europe Countries (Country Sheet Slovenia), naročnik FIT Consulting srl, Rim, Italija. Projekt je bil prav tako končan lani.

Projekti EU

- ELAN-CIVITAS Mobilising citizens for vital cities – Ljubljana-Gent-Zagreb-Brno-Porto (7. okvirni program EU); projekt EU, glavni koordinator MOL (sodelujejo tudi navedena mesta in različna podjetja iz teh mest), poteka od leta 2008, končan bo predvidoma letos.
- REZIPE-Renewable Energies for Zero Emission Transport in Europe (uvajanje vozil brez emisij na obnovljive vire energije) (Cilj 3: Central Europe); projekt EU, glavni partner/koordinator Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Woerthersee, Avstrija, poteka od leta 2010, končan bo predvidoma marca 2013.



- Svetovanje EIB na področju vrednotenja investicij v transportu; projekt EU, vodilni partner Halcrow, London, Anglija, večletni projekt poteka od leta 2011.
- Mediterranean Intermodal Transit- TRANSIT, projekt EU, vodilni partner: Southern Aegean Region, Grčija; Kinno, Grčija; projekt poteka od leta 2008 in bo predvidoma končan marca letos. V okviru tega projekta sta bili lani organizirani dve prireditvi. Marca 2011 je PI v Hotelu Slon v Ljubljani organiziral dan odprtih vrat, ki so se ga udeležili strokovnjaki iz vse Slovenije in predstavnika Egejske univerze, dr. V. Vasileios Zeimpekis in dr. Kostis Mamassis. Udeležence so pozdravili dr. Igor Jakomin, državni sekretar na RS MzP, mag. Ljubo Žerak, sekretar v kabinetu ministra (RS MzP) in dr. Mitja Pavliha, generalni direktor Direktorata za prostor na RS MOP. Aprila 2011 je bila v Atenah, Grčija, organizirana Mednarodna konferenca International Workshop for Combined Freight Transport, ki sta se je na povabilo PI udeležila Janez Merlak, Adria Kombi, d. o. o., in mag. Ljubo Žerak.
- TRANSAFE-ALP (v okviru razpisa Teritorialno sodelovanje-področje Alp); projekt EU, vodilni partner Regija

Veneto, Italija; projekt poteka od leta 2011, končan bo predvidoma leta 2013.

Poslovanje in načrt do leta 2014

PI je po oceni iz septembra 2011 lani posloval z dobičkom, in sicer dobiček znaša 51 tisoč evrov.

Strateške usmeritve PI so tudi v prihodnje naslednje:

Vizija: biti vodilna raziskovalno-razvojna organizacija na področju prometa v Sloveniji.

Poslanstvo: kupcem (naročnikom) ponuditi in zagotavljati celovito storitev raziskovalno-razvojnih in strokovnih rešitev na področju prometa na najvišji kakovostni ravni, zaposlenim zagotavljati možnost osebnega in strokovnega razvoja v varnem in prijetnem delovnem okolju ter lastnikom zagotavljati učinkovitost poslovanja in dobičkonosnost kapitala.

Vrednote: visoko kakovostno in ustvarjalno raziskovalno-razvojno delo, ki podaja strokovne odgovore na raziskovalno-razvojna vprašanja, skrb za kupca, timsko delo, stalno izobraževanje, inovativnost, prenos znanja med sodelavci, osebna rast in razvoj posameznika in doslednost pri strokovnem delu.

dr. Momčilo Šarenac, direktor

SŽ-Železniško gradbeno podjetje

Najzahtevnejših projektov se lotevamo na inovativen način

Kljub veliki recesiji v slovenskem gradbeništvu in zmanjšanju naročil je skupina SŽ ŽGP Ljubljana, d. d., lani poslovala uspešno. Uvrščamo se med deseterico najuspešnejših podjetij in smo eno največjih izvoznih podjetij v Sloveniji. Pridobili smo certifikat poslovne odličnosti in dosegli bonitetni razred A***, po Ajpesu pa Baselsko boniteto SB4. Skupina ŽGP bo poslovno leto 2011 končala pozitivno. Pričakovani rezultat po obdavčitvi je 3.289 tisoč evrov. Načrtovani cilji in programi bodo skoraj v celoti uresničeni. Število zaposlenih se je povečalo na 355.

Kriza, ki se je odražala v slovenskem in v evropskem gospodarstvu, posebno pa v gradbeništvu, je tudi skupini ŽGP povzročala velike težave. Kljub temu, da smo imeli dovolj naročil, so bile zaradi stečaja številnih gradbenih družb težave pri zagotavljanju gradbenih materialov in storitev. Težave so bile tudi zaradi neplačevanja opravljenih del. Vpliv krize

se je še posebej odražal v podjetju Kamnolom Verd, d. o. o., pri prodaji kamnitih agregatov. Breme iz preteklosti, ki so nastala zaradi stečaja največjega dolžnika, podjetja SCT, d. d., so bila lani dokončno sanirana in podjetje bo končalo poslovno leto 2011 z manjšo izgubo.

Lani smo sodelovali na nekaterih razpisih na Hrvaškem, v Črni gori in Srbiji. Pričakujemo, da bomo podpisali pogodbo za delo na projektu gradnje postajališča Kamendin na progi Beograd–Šid v beograjskem vozlišču. Vrednost projekta je okrog petsto tisoč evrov.

Velika konkurenca in ohlapna zakonodaja sta vzrok za dolgotrajne postopke za izbiro izvajalca. Tako se še nista končala dva železniška razpisa, za katera smo izvajalci oddali svoje ponudbe že spomladi. Nekateri postopki javnih naročil trajajo že več kakor dve leti in dokončna odločitev še ni bila sprejeta, npr. projekt ERTMS level 1.

Tudi lani smo skrbeli za obvladovanje, optimizacijo in

racionalizacijo vseh poslovnih procesov. Do konca septembra smo uresničili velik del načrtovanih nabav, ki nam bodo omogočale še bolj kakovostno delo in manjšo odvisnost od drugih ponudnikov storitev.

Lani smo opravljali dela, ki smo jih pridobili že leta 2010. Vrednost na novo pridobljenih del pa znaša več kakor 24 milijonov evrov. V Kamnolomu Verd se je prodaja zmanjšala za 35 odstotkov, najbolj pa materiala za betonske mešanice. Izpad proizvodnje smo nadomestili s proizvodnjo materialov za potrebe matične družbe, poslovanje pa racionalizirali tako, da smo del delavcev prezaposlili v matično družbo, prav tako v matično družbo smo prenesli finančno funkcijo. Kamnolom Verd je sicer od lani v informacijskem sistemu skupine SŽ-ŽGP Ljubljana, d. d.

Želimo ohraniti položaj in dobro ime na trgih, kjer smo v preteklih letih izvajali projekte. Načrtujemo širitev na trgih držav nekdanje Jugoslavije in v Albaniji, kjer je železniška infrastruktura v slabem stanju in kjer imamo tradicionalno dobre odnose. Dejstvo, da smo navzoči na vseh trgih nekdanje skupne države, nam je pomagalo, da smo uspešno končali pogajanja s podjetjem Scheidt & Bachmann iz Nemčije, ki je eden največjih proizvajalcev opreme za signalnovarnostne naprave. Te nameravamo ponuditi pri javnih naročilih za zavarovanje nivojskih prehodov.

Za velik uspeh štejemo obvladovanje in dopolnitev tehnološkega postopka vgrajevanja betonskih prefabrikatov za neposredno pritrditev tirnic na betonsko ploščo. Postopek smo



Leon Kostiov (foto: Miško Kranjec)

prvič izvedli v predorih Križiški, Ležeški in Jurgovec. Z lastnim znanjem smo v enoti Mehancija izdelali stroj za polaganje panelnih betonskih prefabrikatov, ki smo ga tudi zaščitili s patentom. Tako nam je uspelo zmanjšati obseg ročnega dela in prilagoditi tehnologijo za dela med zaporo enega tira na dvotirni progi. Zaposleni v enoti Operativa so za ta projekt izdelali priročno šablono za natančno pozicioniranje panelov, ki smo jo prav tako zaščitili s patentom. Pri izvedbi projekta je kot nosilec tehnologije izdelave panelnih plošč na podlagi pogodbe sodelovalo tudi avstrijsko podjetje PORR. Za zagotavljanje večje konkurenčnosti družbe bodo potrebna vlaganja v mehanizacijo. Ta bodo omogočila večjo stroškovno učinkovitost.

Smo hitro rastoče, misleče, inovativno, vodilno podjetje za kakovostno gradnjo, obnovo in vzdrževanje varne železniške infrastrukture v Jugovzhodni Evropi.



Stroj za polaganje betonskih panelov na projektu Košana–Gornje Ležeče

Strategija in usmeritve

Naš strateški program smo imenovali Modra pot, ker verjamemo, da je železniški prevoz najbolj racionalni način prevoza tako na mednarodni kot lokalni ravni. Delujemo zato, da zagotavljamo neoviran, čim hitrejši in varen železniški prevoz.

Smo ugledno podjetje, ki raste na podlagi lastnega znanja, inovativnosti, zagnanosti in mentalitete zmagovalcev. Smo moderno in dinamično podjetje z visoko ravnijo tehnološke opremljenosti. Uspešno obvladujemo izzive sedanosti in prihodnosti. Dela izvajamo po

konkurenčnih cenah in rokih. V celoti izpolnimo vse dogovore in delamo brez napak. Tudi v izrednih razmerah delujemo optimalno. Smo najboljši v določanju faznosti izvedbe del v omejenih časovnih razmerah. Delamo z ekološko prijaznimi materiali. Znani smo po uspešnem in visoko kakovostnem dokončanju projektov.

Smo misleče podjetje. Vsak zaposleni prispeva k uspehu. K najzahtevnejšim projektom pristopamo na inovativen način. Zaposluje strokovnjake gradbene in strojne stroke z znanjem in izkušnjami pri upravljanju robotike ter mlajše strokovnjake za vodenje zah-

tevnih projektov. Naši sodelavci se stalno dodatno izobražujejo. Zagotavljamo nadpovprečno nagrajevanje in druge bonitete.

ŽGP je blagovna znamka za kakovostno gradnjo, obnovo in vzdrževanje varne železniške infrastrukture. Smo igralec v mednarodnem poslovnem okolju, ki ga spoštujejo veliki. Naš poslovni prostor so Slovenija, Zahodni Balkan in jugovzhodna Evropa: trikotnik »Triglav, Vardar, Jalta«. Naš tržni delež stalno raste. Z naročniki in dobavitelji negujemo trajna dolgoročna partnerstva. Potencialnim poslovnim partnerjem sporočamo: »Skupaj smo močnejši in uspešnejši, zato smo

svoj uspeh pripravljeni deliti z vami.«

Vplivamo na študijske programe. Smo promotorji železnice. Iz leta v leto rastemo in s svojo rastjo vplivamo na rast gospodarstva kot celote. Spodbujamo domačo proizvodnjo železniških elementov.

Tem ciljem smo se zavezali vsi zaposleni. V leto 2012 smo se podali polni optimizma, in prepričani smo, da nam bo z lastnim znanjem in poznavanjem vseh tehnoloških postopkov dela na železniških progah uspelo preseči lanske rezultate.

Leon Kostiov, direktor

SŽ-Železniška tiskarna Ljubljana

Vse tiskarske in knjigoveške storitve na enem mestu

Poslovno leto 2011 je bilo izredno zahtevno, vendar smo zastavljene cilje celo presegle. V zadnjih letih smo veliko racionalizirali in privarčevali. Vsi zaposleni smo delovali kot dobro naoljen stroj, da bi dosegli načrte.

Lani smo po oceni ustvarili 566 tisoč evrov prihodkov in 48 tisoč evrov dobička, kar je nad načrtom. Opravljamo tiskarska in knjigoveška del ter distribucijo končnih izdelkov. Največ prihodkov ustvarimo z izdelavo vozno rednih pripomočkov, listnih vozovnic, publikacij, brošur, obrazcev, etiket, prodajnih obrazcev, knjig, prospektov in plakatov. Skoraj devetdeset odstotkov prihodka ustvarimo v skupini Slovenske železnice. Lani smo bili veseli priznanj tujih železniških

družb, da imajo Slovenske železnice enega najlepših vozno redov v Evropi.

Železniška tiskarna je vsekozi poslovala z minimalnimi dobički. Večinski lastnik tiskarne so Slovenske železnice. Tudi druga velika slovenska podjetja in ustanove praviloma imajo lastno hišno tiskarno in knjigovoznico. Vse večje institucije in podjetja so ugotovile, da je z vidika obvladovanja stroškov boljše imeti lastno tiskarno. V prihodnjih letih ne načrtujemo dodatnih zaposlitev. Trenutno je trinajst zaposlenih. Letos in v naslednjih dveh letih ne načrtujemo naložb. Če bodo potrebne nujne naložbe, bomo uporabili lastna sredstva.

Cilj poslovanja je doseganje pozitivnega poslovnega

rezultata. Podlaga za poslovni načrt v letu 2012 in v naslednjih letih je strateška usmeritev, da kot odvisna družba, ki je bila namensko ustanovljena za zagotavljanje tiskarskih in knjigoveških storitev, ponudimo Slovenskim železnicam vse storitve tiskarstva in knjigovestva, vse na enem mestu in ne glede na količino. Družba načrtuje organizirati poslovno politiko tako, da bodo usklajeni blagovni in finančni tokovi, likvidnost in rentabilnost sredstev ter financiranje prvin poslovnega procesa z lastnimi sredstvi. S tem so povezani kratki roki izdelav, kakovost in količina naših proizvodov. Proste zmogljivosti tržimo na prostem trgu.

Prepričani smo, da bomo uresničili zastavljene cilje in



Janez Brezovar (foto: Miško Kranjec)

da bomo s svojim delom dodali kamenček k uspešnosti in prepoznavnosti Slovenskih železnic.

Janez Brezovar, direktor

Slovenske železnice med najbolj prepoznavnimi slovenskimi blagovnimi znamkami

Društvo si.Brand je 25. januarja podelilo priznanja slovenskim podjetjem, ki so se po presoji slovenskih porabnikov uvrstila na lestvico petdesetih najboljših slovenskih blagovnih znamk. Na osemindvajseto mesto so se uvrstile Slovenske železnice. V raziskavi, ki so jo naredili lani, med 28. januarjem in 10. decembrom, in v kateri je sodelovalo več tisoč potrošnikov iz vse Slovenije v starostni skupini med 15. in 65. letom, so potrošniki ocenjevali slovenske blagovne in storitvene znamke po priljubljenosti, prepoznavnosti, vsečnosti in uporabnosti.

(M. F.)



V imenu Slovenskih železnic je priznanje si.Brand 2011 prevzela Franja Murn iz SŽ-Potniški promet (foto: Miško Kranjec)

Rock iz pralnice



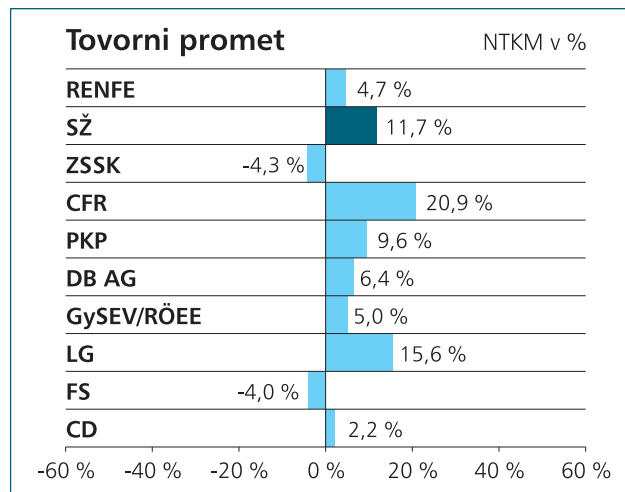
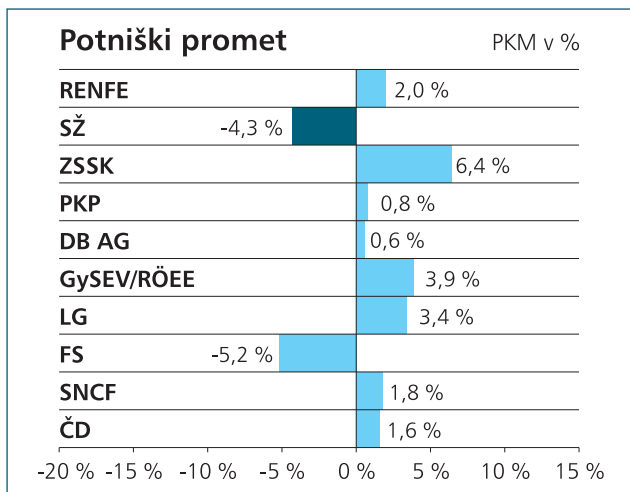
Decembra je pralnica v Centralnih delavnicah v Mostah dobila nenavadno vlogo – spremenila se je v prizorišče za snemanje dela novega video spota rock skupine Notterdam iz Divače. Zanimivo pri tej skupini je, da so skoraj vsi člani železničarji: bas kitarist **Dalibor Uzelac – Dado** je strojevodja, vokalist **Kristjan Mihalič – Kixx** je prometnik v Divači, bobnar **Elvis Tomažič** pa je vozovni preglednik. Le **Dejan Štrafela – Straf** in **Primož Barut – Brut**, oba kitarista, nista železničarja. Prvi ima s. p., drugi pa je še študent.

Doslej so posneli že tri skladbe. Njihova najnovejša skladba **Strah**, za katero je besedilo napisal Kristjan, pa je bila pred nedavnim izbrana za popevko tedna na Valu 202. Video spot, ki so ga poleg v delavnicah snemali še na raznih lokacijah po Ljubljani, bo predvajan na MTV Adria.

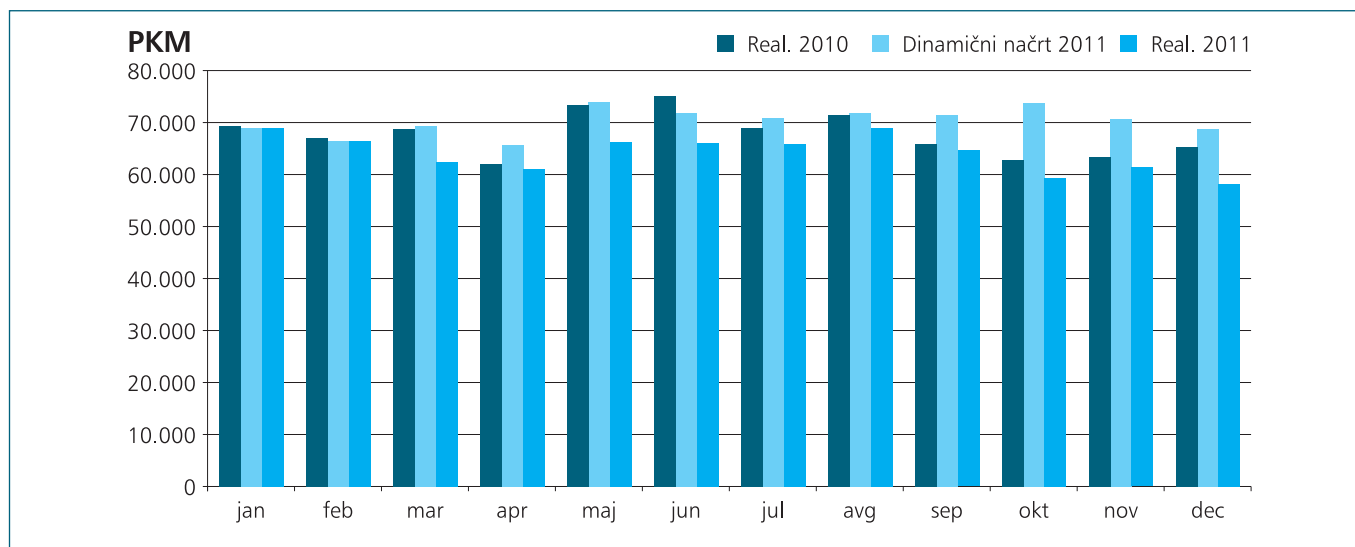
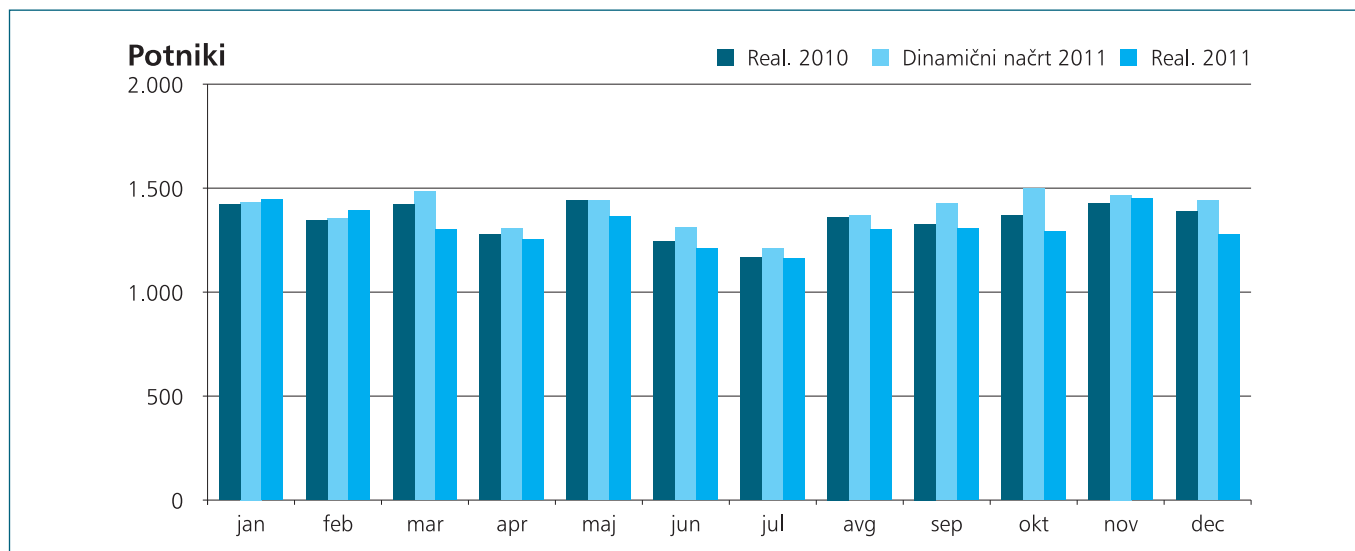
Miško Kranjec

Obseg dela evropskih železnic Januar–december 2011/2010

Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC



Potniški promet Slovenskih železnic



Konstruktivni dialog za skupno iskanje rešitev v podjetju

V skladu z Zakonom o družbi Slovenskih železnic (Ur. l. RS št. 106/2010/S) so se lani prvega septembra Slovenske železnice reorganizirale in ustanovljene so bile tri nove družbe: SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet in SŽ-Infrastruktura. V sistemu Slovenskih železnic so še odvisne družbe: SŽ-Centralne delavnice (tem sta se pripojili Vleka in TVD), Železniško gradbeno podjetje in Železniško invalidsko podjetje, Železniška tiskarna, Prometni inštitut in Železniški zdravstveni dom.

Namen zunanje reorganizacije je bil izboljšati poslovanje podjetja. Včasih se zaposleni premalo zavedamo, da imamo možnost in odgovornost, da smo bolj racionalni pri vseh stvareh in na vseh področjih ter da lahko tako prispevamo svoj delež k boljšemu poslovanju.

Zmanjševanje stroškov

Danes pogosto slišimo, da je največji strošek v podjetju strošek dela. Nemalokrat v javnosti odmeva, da si delodajalci prizadevajo za zniževanje stroškov, predvsem pa stroškov dela. Pregovor pravi: »Iz majhnega raste veliko.« Veliko lahko prihranimo že pri majhnih stvarih. Vsakdo pri sebi najbolje ve, kje so rezerve in kje se da kaj prihraniti. Seveda se nam ob tem nemalokrat zastavi vprašanje, zakaj bi se ravno mi obnašali odgovorno. S spremembami lahko začnemo vedno le pri sebi. Odgovornosti ne moremo pričakovati od drugih, če sami nismo odgovorni.

Iskanje notranjih rezerv in potencialov

Delodajalec si že nekaj časa intenzivno prizadeva, da bi delavce, ki niso ustrezno zaposleni ali ki bi lahko bili na drugem

delovnem mestu učinkovitejši, prerazporedil na ustreznejše delovno mesto. Predvsem pa je namen delodajalca, da bi delavce preusmeril na delovna mesta, kjer kadra primanjkuje. Tako se je iz notranjih rezerv ali z notranjimi prerazporeditvami v zadnjem času usposobilo že kar nekaj delavcev, na primer za sprevodnike, strojevodje. Trenutno pa poteka izobraževanje za prometnike.

Proces usposabljanja za določena delovna mesta se bo v prihodnje še intenziviral. To je nujen ukrep, ki ga delodajalec že izvaja in v katerem vidi možnosti za mehke oblike zmanjševanja zaposlenih in hkrati zapolnjevanje deficitarnih delovnih mest v podjetju. Po drugi strani pa s takšnimi ukrepi delodajalec išče notranje potenciale in poskuša izkoristiti skrite rezerve sposobnih in ambicioznih delavcev.

Delodajalec je s takšnim načinom nakazal resnost situacije, v kateri se nahaja podjetje, in nujnost iskanja ustreznih rešitev, ki bi pripeljale do »mehkih« prehodov in učinkovitih rešitev

tako za zaposlene kot za delodajalca. Zaposleni se pri sebi lahko vprašajo o učinkovitosti svojega dela, o skritih rezervah ter lastnih sposobnostih, znanju in zdravstvenem stanju za morebitna dodatna dela, druga dela, na drugih delovnih mestih ali vsaj na takšnem delovnem mestu, na katerem bi bil bolj učinkoviti in ustrezneje zaposleni. Ne nazadnje se je treba vendarle zavedati, da si je treba plačo zaslužiti, kar pa pomeni, da moramo biti pri svojem delu učinkoviti. Na delovnem mestu, ki nam je glede na našo izobrazbo, znanje, zmožnosti in podobno, bližje, smo pogosteje tudi bolj učinkoviti in ne nazadnje osebno bolj izpolnjeni ter zadovoljni.

Soočenje z resnico in nerealna pričakovanja

V pogovorih z delavci se nemalokrat izkaže, da se nekateri ne morejo sprijazniti s situacijo, krizo in potrebo po nujnih spremembah v podjetju. Razmišljajo o tem, koliko let delajo v podjetju in da si zdaj res

ne zaslužijo »slabšega« in/ali drugačnega delovnega mesta. Ponudbo za drugo delovno mesto v podjetju doživljajo kot osebno degradacijo, kot prevvaro, izgubo bonitet, včasih celo kot mobbing, ipd. Primanjkuje morda osebnega poguma, pa tudi zaupanja, zaradi včasih zlorabljenega zaupanja.

Zato na tem mestu ni odveč poudariti, da je posedovanje znanja in zmožnost učinkovitega iskanja pravih in predvsem potrebnih informacij nujna za reševanje vsakdanjih delovnih in življenjskih situacij.

V prihodnje bo potreben še globlji konstruktiven dialog med delodajalci in delavci. Kajti samo s konstruktivnim dialogom in medsebojnim zaupanjem bo mogoče iskati in najti pravičnejše in najugodnejše rešitve za vse zaposlene. Boljši dialog in boljše komunikacija lahko izboljšata klimo v podjetju. Če zaposleni dobijo informacije o ukrepih in akcijah, to v njih vzbudi večje zaupanje in deluje pomirjujoče. To jih tudi bolj motivira in spodbudi k reševanju skupnih težav v podjetju.



Foto: Miro Marolt

tju. Če pretočnosti ustreznih in dejanskih informacij ni, ali če so te neresnične, delavci pogosto dobijo občutek, kot da jih situacija ne zadeva in da so za reševanje krize odgovorni drugi.

Strah kot gonilna sila in ne zavora

Strah in z njim povezana negotovost, vključno z večjo

previdnostjo, so neke vrste obrambni mehanizmi. Strah pa je po drugi strani tudi gonilo, ki nas na nek način prisiljuje, da smo bolj dejavni in dovznejši za spremembe. To nas spodbuja k večji vedoželjnosti, pridobivanju in zbiranju novih informacij, k iskanju drugačnih rešitev. Strah je skratka tisti, ki nam pomaga, da postanemo dejavnejši, čeprav bolj previ-

dni in pozorni in da zberemo več informacij, kar vse nam omogoča, da znamo ugotoviti dejansko stanje, si pojasniti resnico in najti ustrežnejše rešitve. Strah ne sme biti nekaj, kar bi nas potisnilo v pasivizacijo, da čakamo samo na rešitev drugih.

Odgovornost vsakega izmed nas delavcev pa je, da ocenimo lastno situacijo in se dejavno

vključimo v reševanje podjetja na način, da v konstruktivnem dialogu najdemo svoje ustrezno mesto v procesu. Le tako bomo lahko učinkoviti, uspešni, zadovoljni ter bomo lahko uresničili svoje potencialne in prispevali svoj delež k prizadevanju za premagovanje krize.

dr. Zdravko Lavrič

Zdravje, naša odločitev

Zdravje je eno samo, zato ga je treba ohranjati in krepiti ter si zanj prizadevati, da nam bo služilo kot vir moči za vsakdanje življenje in delo. Za zdravje se moramo truditi in zanj vedno znova odločiti vsak dan, pri vsakdanjih dogodkih, nalogah in preizkušnjah.

Na Slovenskih železnicah je bil bolniški stalež letu 2011 4,2-odstoten, v Sloveniji v obdobju od januarja do septembra 2011 pa 4,1-odstoten. V povprečju je bolniška odsotnost znašala 85,5 ure na delavca. Vsak dan je bilo z dela odsotnih 284 delavcev, kar je manj kakor predlani. Stroški bolniškega staleža so znašali okrog 4,1 milijona evrov, od tega v breme podjetja 2,6 milijona evrov.

Železničarji so najbolj pogosto obolevali zaradi boleznih dihal, boleznih mišično kostnega sistema in boleznih vezivnega tkiva. Moški so na bolniški v večini primerov zaradi poškodb zunaj dela, boleznih mišično kostnega sistema in vezivnega tkiva. Dlje so na bolniški zaradi boleznih živčevja in raka. Ženske zbolevaly največ zaradi boleznih mišično kostnega sistema in vezivnega tkiva, drugi vzroki so boleznih dihal. Delež bolniškega staleža zaradi duševnih in vedenjskih motenj se je leta 2010 zelo zmanjšal, in sicer za 44 odstotkov, ter je bil nižji kot v državi.

Leta 2010 je na Slovenskih železnicah, d. o. o., enajst oseb postalo delovnih invalidov. Vzrok za invalidnost je bila večinoma bolezen, sledi pa poškodba zunaj dela in poškodba pri delu. Dvajset delavcev je bilo invalidsko upokojenih.

Priporočila za ohranjanje zdravja

V raziskavi Slovensko javno mnenje iz leta 1999 je skoraj 45 odstotkov anketiranih postavilo na prvo mesto zdravje, na drugo pa družino. Treba je krepiti telesno in duševno zdravje. Za telesno zdravje je pomembna uravnotežena zdrava prehrana, pomembno pa je tudi razmerje med tem, koliko energije vneseemo v telo in koliko je porabimo. Pomembna je tudi redna telesna dejavnost. Strokovnjaki priporočajo telesno dejavnost tri do petkrat na teden, najmanj pol ure na dan, in sicer tako intenzivno, da se zadihamo. S telesno dejavnostjo se sprostimo in povečujemo odpornost organizma pred obolenji. Z zmerno telesno dejavnostjo več dni v tednu se zmanjšuje tudi tveganje za nastanek nenalezljivih kroničnih boleznih, ki so boleznih srca in ožilja, kronične boleznih dihal, sladkorna bolezen in rak, duševne motnje in sklepno mišične boleznih. Kroničnih nenalezljivih boleznih je 85 odstotkov vseh boleznih v Sloveniji.

Pri prehrani upoštevajmo priporočila strokovnjakov za uravnoteženo prehrano. Uravnotežena prehrana naj bi vsebovala 50 do 70 odstotkov ogljikovih hidratov, 15 do 20 odstotkov beljakovin in 5 do 10 odstotkov maščob. Strokovnjaki priporočajo živila iz polnozrnatih moka, riž, krompir. Sadje in zelenjavo lahko dokaj obilno jemo vsak dan. Beljakovine dobimo iz stročnic, semen, plodov pa tudi iz rib, mesa, posnetega mleka in mlečnih izdelkov. Od maščob priporočajo maščobe rastlinskega izvora. Izogibajmo se belemu sladkorju, umetnim pijačam in sladilom. Jejmo različna živila, kajti nobeno živilo ne vsebuje vseh hranilnih snovi, ki jih potrebujemo. Soli ne potrebujemo več kot čajno žličko na dan. Kos pice ali pet rezin salame ali dva kosa kruha vsebujejo dovolj soli za ves dan. Pretirano uživanje soli lahko zviša krvni tlak, ki povzroča boleznih srca in ožilja.

Celodnevno prehrano razdelimo na pet do šest obrokov, in sicer na tri glavne obroke – zajtrk, kosilo in večerjo – ter dopoldansko in popoldansko malico. To velja za zdrave ljudi s primerno telesno težo. Če imamo zdravstvene težave, upoštevajmo priporočila zdravnika.

Zajtrk naj vsebuje pretežno škrobna živila, mleko ali mlečne izdelke, sadje in zelenjavo. Piti je treba dovolj tekočine. Sta-

ri rek pravi, da je treba zjutraj jesti kot kralj. Telesu privoščite dovolj sveže energije zjutraj in lažje boste delali ter obvladovali življenjske situacije. Prebava bo bolj urejena in zaužili boste manj hrane ob drugih obrokih.

Vsak dan je priporočljivo spiti šest do osem kozarcev vode. Ko smo žejni, v telesu že primanjkuje trije odstotki vode. Alkoholnih pijač se je treba izogibati in jih piti čim manj ter ne vsak dan. Alkohol je prepovedano piti med delom. Za vašo varnost in varnost drugih pri delu gre!

Nekaj preprostih sprememb v načinu življenja in prehrani je majhna cena za zdravje. Zato pa bomo lažje opravljali delovne in druge življenjske naloge, krepili samozavest in odpornost.

Magda Šinkovec Mali

Viri in literatura:

- Podatki iz zdravstvene statistike za Slovenske železnice, d. o. o., Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije
- Tatjana Kofol Bric. Kronične boleznih med aktivno populacijo. Srečanje slovenske mreže za promocijo zdravja pri delu 11. 10. 2011, Ljubljana
- Metoda Dodič Fikfak. Zdravje v času prestrukturiranja. Srečanje slovenske mreže za promocijo zdravja pri delu 11. 10. 2011, Ljubljana.
- Zloženska Uravnotežena prehrana, Cindi Slovenija
- Zloženska Preveč soli, Cindi Slovenija
- Zloženska Začnimo dan z zajtrkom, Cindi Slovenija
- Brošura S telesno dejavnostjo do boljše zdravja, Sava Medical in storitve, d. o. o., 2007
- Spletna stran www.cindi-slovenija.net
- Spletna stran www.cilizadelo.si

Do družine prijazno podjetje

Certifikat DPP ustvarja pozitivne

V prejšnji številki Nove proge smo lahko prebrali o izzivih usklajevanja družinskega in poklicnega življenja, tokrat pa boste lahko izvedeli več o certifikatu Družini prijazno podjetje. Certifikat temelji na sistemu European Family Audit, ki ga je razvila nemška organizacija Beruf und Familie in ga trenutno uporabljajo v Sloveniji, Nemčiji, Avstriji, na Madžarskem in v Italiji. Certifikat podeljujejo dvakrat na leto, in sicer 15. maja, ob mednarodnem dnevu družin, ter konec leta.

Številna podjetja že več let ohranjajo polni certifikat Družini prijazno podjetje, mnoga pa se odločajo, da ga pridobijo. Pokazalo se je namreč, da ima pridobitev certifikata številne pozitivne učinke v delovanju podjetja, tako znotraj kot zunaj njega.

Z ocenjevanjem in svetovanjem do certifikata

Pridobitev certifikata je svetovalno-revizorski postopek ocenjevanja ter svetovanja delodajalcem, katera orodja uporabljati za boljše upravljanje človeških virov, predvsem na področju usklajevanja poklicnega in družinskega življenja.

Kot navajajo na inštitutu Ekvilib, ima polni certifikat trenutno 18 podjetij, osnovnega pa 63 podjetij. Lastništvo teh podjetij je mešano, prevladujejo pa podjetja v zasebni lasti. Med njimi je 13 javnih ustanov. Imetniki certifikata so iz najrazličnejših panog, iz proizvodne, prehranske, zavarovalniške, bančne in energetske panoge. Zastopana je tudi prometna panoga, saj je certifikat pridobilo logistično podjetje Grieshaber logistika, d. o. o.

Osnovni certifikat DPP

Podjetje, ki želi pridobiti certifikat DPP, izbere izmed 76 ukrepov iz kataloga tiste ukrepe, ki bodo najbolje ustrezali organizaciji in s katerimi bodo lahko dosegli cilje. Ukrepi so razdeljeni na osem skupin: delovni čas, organizacija dela, delovno mesto – možnost kraja dela, na primer delo od doma –, politika obveščanja in komuniciranja, večšine vodstva, razvoj kadrov, struktura plače in storitve za družine. Med vsemi ukrepi so štirje obvezni, poleg tega podjetje izbere še dodatne tri ukrepe. Minimalno število sprejetih ukrepov je torej sedem. Po navedbah inštituta Ekvilib podjetja v povprečju izbirajo več kakor deset ukrepov.

Postopek za pridobitev osnovnega certifikata traja šest mesecev. Certifikat velja tri leta, torej toliko, kolikor traja faza uresničitve izvedbenega načrta. Preden se podjetje prijavi za pridobitev certifikata, lahko predstavnik izvajalca podrobno predstavi, kakšen je postopek in kakšne so obveznosti.

Ključni del postopka je priprava izvedbenega načrta za uresničenje ukrepov. Zastopnik prijavitelja¹ pripravi izvedbeni načrt po predlogi, ki jo pripravi nosilec certificiranja. Izvedbeni načrt mora vsebovati natančen opis ukrepov, ciljev, časovni okvir, glavne mejnike, odgovorne osebe ter pričakovane izmerljive rezultate. Izvedbeni

načrt preveri in potrdi ocenjevalec/svetovalec².

Polni certifikat DPP

Prijavitelj ima, potem ko pridobi osnovni certifikat, tri leta časa, da uresniči izbrane ukrepe. Enkrat na leto poroča izvajalcu, kako poteka uresničevanje ukrepov. Poročila oceni izbrani ocenjevalec/svetovalec, ki tudi preveri dejansko stanje v podjetju.

Ko prijavitelj uresniči ukrepe, zunanji revizor opravi končno revizijo. Na podlagi revizijskega poročila in letnih poročil revizorski svet³ poda končno oceno. Pozitivna ocena je pogoj za pridobitev polnega certifikata DPP, ki velja eno leto. Če želi prijavitelj podaljšati veljavnost certifikata, mora ob končnem poročilu oziroma najpozneje v šestih mesecih predložiti v oceno in potrditev izvedbeni načrt za uresničenje novih ukrepov v naslednjem triletnem obdobju. Tako se veljavnost polnega certifikata podaljša za naslednja tri leta.

Postopek izbora ukrepov poteka na enak način kot pri pridobitvi osnovnega certifikata, pri čemer lahko prijavitelj postopek izpelje sam s pomočjo notranjih ocenjevalcev/svetovalcev, ki so se usposobili na dvodnevnem izobraževanju za notranje ocenjevalce/svetovalce. Izvedbeni načrt se oceni po istem postopku kot pri pridobitvi osnovnega certifikata.

Prijavitelj in izvajalec skleneta posebno pogodbo o izvajanju postopka za pridobitev polnega certifikata DPP. Če prijavitelj najpozneje v štirih mesecih po pridobitvi osnovnega certifikata ne sklene pogodbe, pomeni, da se ne poteguje za pridobitev polnega certifikata. Če želi ponovno pridobiti certifikat DPP, mora opraviti ves postopek od začetka in spet pridobiti osnovni certifikat. Prijavitelji se lahko vključijo v postopek pridobitve certifikata DPP največ dvakrat.

Pomen certifikata za podjetje

Podjetja ali organizacije, ki so pridobili osnovni ali polni certifikat DPP, imajo pravico do uporabe registriranega znaka Družini prijazno podjetje – osnovni certifikat oziroma polni certifikat za predstavitev podjetja in izdelkov, na primer na prereditvah, pisemskem papirju, v oglasih ipd.

Certifikat pomeni, da so zaposleni pomembni za podjetje in da vodilnim ni vseeno za njihovo počutje na delu. V podjetju se zmanjšajo fluktuacija in odsotnost zaradi bolezni, poveča se motivacija za delo in izboljšajo se odnosi in vzdušje v podjetju. Certifikat je tudi dobra referenca za podjetje, saj govori o njegovih vrednotah in je pomemben tako za zaposlene kot za odjemalce in poslovne partnerje.

Kot navajajo na inštitutu Ekvilib, ima uvajanje ukrepov, ki so del pridobitve in ohranjanja certifikata Družini prijazno podjetje, za podjetje dolgoročne pozitivne učinke, med drugim se na primer povečuje produktivnost zaposlenih. Zaposleni čutijo večjo pripadnost podjetju, so bolj zadovoljni in

¹ Zastopnik prijavitelja je zaposlena oseba pri prijavitelju, ki sodeluje in koordinira dejavnosti med postopkom za pridobitev certifikata.

² Ocenjevalec/svetovalec je pooblaščen neodvisni strokovnjak, ki skupaj s projektno skupino prijavitelja vodi postopek za pridobitev osnovnega certifikata.

³ Revizorski svet je skupina neodvisnih pooblaščenih strokovnjakov, ki oceni izvedbeni načrt za pridobitev osnovnega certifikata in potrdi uspešnost postopka za pridobitev polnega certifikata.

učinke v podjetju



živijo manj stresno, ker lažje usklajujejo poklicno in zasebno življenje. Izboljša se organizacija dela, v javnosti pa se poveča ugled podjetja idr. Pridobitev certifikata je tako za podjetje ne le koristno orodje za zagotavljanje ugodnejših delovnih razmer, temveč tudi možnost za oblikovanje bolj prijazne javne podobe.

Z inštituta Ekvilib so nam povedali, da so odzivi imetnikov certifikata pozitivni. Poleg tega, so se vsi imetniki certifikata, razen enega podjetja, odločili za drugo triletno obdobje oziroma uvajanje novih ukrepov in ohranjanje certifikata.

V postopku pridobitve certifikata se velik poudarek daje

notranjemu komuniciranju z zaposlenimi, kar je ena od najbolj šibkih točk upravljanja v slovenskih podjetjih. Ena izmed pozitivnih strani vpeljave certifikata je tudi dajanje poudarka vodjem, saj z uresničitvijo ukrepov vodilni osvajajo nove načine delovanja in nova znanja za upravljanje človeških virov.

Glede na navedene pozitivne učinke, bi bilo mogoče v prihodnosti smiselno obravnavati možnost uvajanja nekaterih ukrepov za lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti ter postopek formalizirati s pridobitvijo certifikata DPP. Predvsem v času gospodarske krize je za podjetje nujno, da zna prepoznati morebitne po-

sledice neugodnih gospodarskih razmer tudi z vidika vpliva na vzdušje v podjetju in na storilnost zaposlenih. Ni treba čakati, da se občutno poveča odsotnost zaradi različnih psihosomatskih simptomov. Na kakovost odnosov, komunikacijo, zadovoljstvo in storilnost zaposlenih je namreč mogoče pravočasno vplivati.

Stroški

Pridobitev osnovnega certifikata do leta 2015 sofinancira Evropski socialni sklad, in sicer v višini 80 odstotkov, kar pomeni, da strošek za podjetje znaša 868,80 evra z DDV. Polni certifikat stane 2.500 evrov

brez DDV, zanj pa trenutno ni predvidena možnost sofinanciranja. Postopke za pridobitev in ohranjanje certifikata podjetja praviloma vodijo z lastnimi kadri, in sicer so v večini primerov zaposleni na kadrovskega področju. Pridobitev certifikata DPP ne pomeni prevelike finančne obremenitve podjetja, in je zato dostopnejša širšemu krogu podjetij.

Sklep

Certifikat Družini prijazno podjetje je relativno dostopno in priljubljeno orodje za bolj kakovostno upravljanje človeških virov, za zagotavljanje možnosti za uspešnejše usklajevanje družinskega in poklicnega življenja ter za pozitivno vplivanje na vzdušje in storilnost v podjetju.

Organizacije so prepoznale dodano vrednost in ugodne učinke certifikata ter se odločajo za vpeljavo dodatnih ukrepov in ohranitev certifikata. Zanimivo je, da med imetniki certifikata prevladujejo podjetja v zasebni lasti in da se za certifikat zanimajo tudi podjetja s področja transporta.

Tudi Mednarodna železniška zveza (UIC) poudarja pomen trajnostnega pristopa pri ravnanju z zaposlenimi. V raziskavi o dobrih praksah na železnicah med drugim navaja, katere dejavnosti in ukrepe naj bi železniška podjetja uresničevala, zato da bi bila zanimiva za delojemalce in da bi privabljala visoko usposobljene kadre. Kot zgled dobre prakse UIC omenja ukrepe za ureditev do družine prijaznega delovnega okolja.

Vira podatkov:

- Spletna stran <http://www.certifikatdpp.si/>
- Inštitut Ekvilib

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (9)

Nenehno izboljševanje kakovosti

Temeljna načela vodenja kakovosti so navedena v standardu ISO 9000:2000 Vodenje sistemov kakovosti – Osnove in slovar. Temeljnih načel vodenja kakovosti je osem, in sicer: organizacija osredotočena na odjemalce, voditeljstvo, vključenost vsega osebja, procesni pristop, sistemski pristop pri vodenju, nenehno izboljševanje, odločanje na podlagi dejstev ter obojestranska korist za kupca in odjemalca.

Organizacije so medsebojno povezane v verige dobaviteljev in odjemalcev tako, da končnim odjemalcem dobavljajo zahtevane proizvode in storitve čim bolj ekonomično. Zato je pri vodenju organizacij potrebna določena preglednost, ki omogoča stalno izboljševanje kakovosti ne samo v posamezni organizaciji, temveč v celotni verigi. V nadaljevanju predstavljam načelo nenehnega izboljševanja z ilustriranim primerom, ki kaže mogoč način uresničitve tega načela v okviru sistema vodenja kakovosti.

Namen organizacije

Namen vsake organizacije je ekonomska uspešnost, ki je odvisna od doseganja rasti. Stalna gospodarska rast je na makroekonomski ravni določena z domačim produktom in prihodki, v poslovnem svetu pa kot povečanje prodaje in dobička.

Strategija

Strategija prikazuje način doseganja poslovnih ciljev. Strategija mora biti stabilna, saj korenite in pogoste spremembe v organizacijo vnašajo zmedo. Popolnoma zadovoljen odjemalec pomeni, da so njegove zahteve, želje in pričakovanja vedno izpolnjene.

Cilji

Poslovni cilji pomenijo usmeritve v določenem obdobju. Vodstvu in sodelavcem dajejo informacijo o tem, kaj naj bi organizacija dosegla v naslednjih letih.

Cilji so na primer rast, ustrezen položaj na področjih tehnologije, vrednosti in kakovosti, okrepitev sodelovanja s partnerji in drugi. Odjemalci bodo kupovali proizvode ali storitve le, če so boljši od konkurenčnih.

Taktika

Taktika so načrtovane dejavnosti za uresničevanje zastavljenih ciljev. Vsaj enkrat na leto se na novo opredelijo. Določa jih srednje vodstvo ob sodelovanju nižjega in z odobritvijo višjega vodstva. Taktika za izpolnitev cilja je predvsem v doseganju:

- višje kakovosti glede funkcionalnosti, uporabnosti, zanesljivosti, lastnosti, vzdrževanosti proizvoda in drugo;
- višje produktivnosti, kar pomeni, da vse vire uporabljamo učinkoviteje in z manjšimi izgubami od konkurence. Med vire uvrščamo tudi ljudi, materiale, opremo in informacije;
- večji fleksibilnosti, kar pomeni, da so dobavni časi krajši, odvisnost na spremenjene zahteve kupcev večja, zmožnost proizvodnje večjega nabora opcij, ki ne zahteva višje cene.

Procesi

Procesi so dejavnosti, ki z razpoložljivimi viri združujejo poslovne dejavnosti in materiale tako, da se doseže ustrezna vrednost za odjemalca. Procesi med drugim vključujejo naslednje glavne dejavnosti:

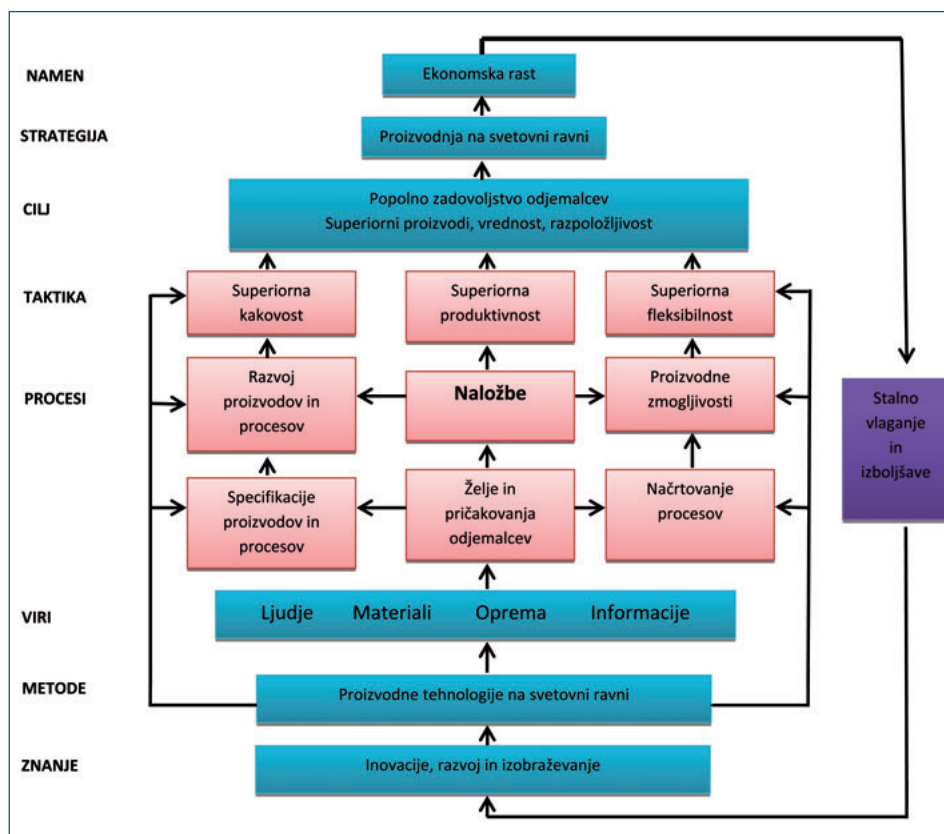
- zaznava pričakovanj in želja odjemalcev,
- razvoj specifikacij proizvodov in storitev, ki izpolnjujejo zahteve odjemalcev,
- razvoj proizvodov, ki izpolnjujejo in presegajo pričakovanja odjemalcev,
- vlaganje v vire, ki so potrebni za izvajanje procesov in doseganje višje produktivnosti,
- razumevanje in načrtovanje procesov glede obsega proizvodnje, odzivnosti in izbire možnosti.

Viri

Viri so ljudje, materiali oprema in informacije, ki se uporabljajo za doseganje superiornosti.

Metode

Za nenehno izboljševanje organizacij se uporablja vrsto metod (QFD, DOE, VE,



TRIZ, idr.) v takšni kombinaciji, da omogočajo vodenje in izboljšave procesov, s katerimi se dosega višja kako-vost.

Znanje

Znanje je posledica in rezultat stalnih raziskav in izobraževanja. Izboljšave nastanejo na podlagi novih spoznanj, ki si jih nabere organizacija.

Stalno vlaganje in izboljšave

Dohodke, ki jih prinaša gospodarska rast, je treba vlagati v raziskave in izobraževanje. Ti vložki bodo prinesli nove metode in tehnologije, s čimer bo zagotovljena nadaljnja gospodarska rast. Železniški promet je velik in kompleksen sistem, kar med drugim pomeni, da so proizvodni stroški veliki, neskladnosti oziroma napake

pa bistveno vplivajo na povečanje oziroma veriženje stroškov, na primer okvara lokomotive pri vlaku, nedelovanje SV naprav in druge.

Uresničitev načela nenehnega izboljševanja kakovosti v praksi bo prispevalo, da bodo Slovenske železnice in druge organizacije v železniškem prometu postale ekonomsko bolj učinkovite.

Varnost železniškega prometa (7)

Integracija železniške infrastrukture

Pri delovanju transportnega trga imajo posebno mesto in vlogo veliki tehnični ter tehnološki sistemi, med katere nedvomno sodi tudi promet. Razvoj znanosti in tehnike, napredek tehnologije in uporaba novih tehničnih dosežkov imajo čedalje močnejši vpliv na družbeno in ozemeljsko delitev dela.

Prometni sistemi in njegovi podsistemi delujejo kot povezovalni, integracijski dejavnik na določenem gospodarskem območju. Na sedanji stopnji razvoja nobena vrsta prometa v popolnosti ne zadovolji vseh zahtev uporabnikov, niti po obsegu niti po kakovosti. Kljub temu, da vse vrste prometa omogočajo prevoz potnikov in blaga, se kakovost storitev razlikuje predvsem glede na:

- hitrost,
- stopnjo varnosti,
- stopnjo prilagodljivosti,
- druge kriterije.

Pri podobni stopnji tehnične razvitosti, ravni organiziranosti in pogojih gospodarjenja so precejšnje razlike v uporabnostnih in ekonomskih značilnostih. Temeljne ekonomsko-uporabnostne

značilnosti določene vrste prometa se kažejo kot:

- transportna sposobnost,
- hitrost,
- varnost,
- rednost,
- točnost,
- možnost prilagajanja potrebam uporabnikov,
- ekonomičnost,
- cena.

Prikazane značilnosti kažejo na to, da ni vrste prometa, ki bi imela vse prednosti. Kakšna je prednost posameznih vrst prometa z vidika uporabnosti in ekonomskih značilnosti, je predvsem odvisno od posamezne presoje. Uporabniki se namreč opredeljujejo za prevoz z določenim prevoznim sredstvom prvenstveno na podlagi ocene o prednosti storitve glede na zahteve uporabnika. Ocena zadeva izbor prometnega sredstva z vidika kakovosti in cene prevozne storitve. V osnovne kriterije, ki običajno vplivajo na izbiro vrste prometa, sodijo predvsem varnost, rednost, hitrost, cena, udobnost potovanja, naročanje prevoza, sledenje pošiljk, elastičnost oziroma

prilagajanje potrebam uporabnikov, možnost uživanja v naravnih lepotah in turistične ugodnosti, vrsta in kakovost dodatnih storitev idr.

Z vidika uporabnika se teža posameznih kriterijev razlikuje. O pomenu vsakega od navedenih kriterijev so v literaturi različna mnenja. Kakovost prevozne storitve na vsej prevoznici je mogoča le ob enotnih postopkih dela. Zato je treba povsod usklajevati razvoj osnovnih tehnoloških parametrov glede na tokove blaga in potnikov. Uporabnik železniške storitve zahteva enako kakovostno storitev na vsej prevoznici.

Železnica, tako upravljavec infrastrukture kot prevoznik, stremi k zadovoljevanju potreb družbenih potreb po prevozu in glede na zahteve trga transportnih storitev ter gospodari z razpoložljivimi sredstvi in viri. Zato je treba razvijati še bolj tvorno poslovno sodelovanje z uporabniki storitev kot subjekti trga. Takšno poslovno sodelovanje naj bi bilo temeljno načelo organiziranja v železniškem transportu oziroma razvoja kakovosti pri organizaciji železniškega prometa.

Enotni tehnološki proces dela je mogoče zagotoviti z voznim redom, ki je prilagojen potrebam uporabnikov, in tehnološkimi normativi za njegovo izvedbo. Vozni red in tehnološke norme so tudi instrumenti enotnih ekonomskih interesov tako upravljavca infrastrukture kot prevoznikov. Stopnja uspešnosti in učinkovitosti uresničevanja voznega reda je kazalnik učinkovitosti sistema. Glede na takšno vlogo voznega reda naj bi ta bil vzpostavljen na dejanskih potrebah trga in dejanskih razpoložljivih tehničnih in človeških virih. Morebitna odstopanja od voznega reda in kakovosti storitve bodo čedalje bolj sankcionirana.

Primerjava značilnosti posameznih vrst prometa

Uporabnostne in ekonomske značilnosti	Vrsta prometa				
	železniški	cestni	zračni	pomorski	rečni
zmogljivost	velike	srednje	najmanjše	največje	velike
hitrost	velika	velika	največja	majhna	najmanjša
varnost	velika	majhna	srednja	največja	velika
rednost in točnost	največja	srednja	majhna	velika	najmanjša
prilagodljivost	majhna	največja	velika	majhna	najmanjša
ekonomičnost	velika	srednja	najmanjša	največja	velika

Doneči uvod v jubilejno leto

Radeče 2012

Mojster Adamič bi navdušeno zaploskal dirigentu Franciju Lipovšku in Godbi Slovenskih železnic, ko so izveneli zadnji takti njegove imenitne koračnice Tra-ta-ta, uvodne skladbe letošnjega novoletnega koncerta v Radečah. To je bil res navdušujoč začetek, ne le koncerta, temveč tudi jubilejnega leta, v katerem godba slavi 110-letnico delovanja. In

polna dvorana se je tako tudi odzvala.

Sledili sta veliko bolj umirjeni in resnobni skladbi, Prism, ki je bila napisana za godbo USA Air Force Band in je bila verjetno prvikrat izvajana v Evropi, ter Al Piemonte, obvezna skladba vseh nastopajočih na letošnjem tekmovanju Zveze slovenskih godb. Ko sta izveneli in je poslušalce



Godba Slovenskih železnic med novoletnim koncertom 2012 v Radečah



Polna dvorana s skoraj celotnim vodstvom SŽ in krajevnimi veljaki



Partitura Silvesterski poljub



Voditeljica Bernarda Žarn



Predsednik godbe Albert Pavlič



Sekcija tub



Primož Kosec



Pozavne in igra luči



Vodja godbe in dirigent Franci Lipovšek

nagovoril še predsednik godbe Albert Pavlič, je dvorano napolnil duh Dunaja, kajti na vrsti sta bili priljubljeni skladbi Johana Straussa Na lepi modri Donavi in Anenn Polka.

Po zadnjih taktih polke je za mikrofon prijel Janez Krivec in s svojim glasom navdušil poslušalce s pesmima Ave Maria in Ko zvonovi zapoje, zatem pa so zapela še dekleta

pevske skupine Fortuna iz Šentjanža. Sledili so jim trije mladi godbeniki – člani Godbe Slovenskih železnic, ki nastopajo pod imenom Trio Adio – ter se predstavili z venčkom skladb, katerih priredbo je napisal član tria Rok Pelc.

Sklepni del koncerta je potekal v slovenskem narodnem zanosu. Najprej

je kot solist ob spremljavi godbe nastopil Primož Kosec, klarinetist ansambla Slovenski muzikantje, potem pa so oder prevzeli še drugi člani ansambla ter pevca Anka Čop in Rudi Trojner. S skladbama Moja dežela in Veseli muzikant so do konca razvneli že tako navdušeno poslušalstvo. To je prišlo na svoj soustvarjalni račun, ko je s ploskanjem navdušeno in

povsem v slogu Novoletnega koncerta Dunajskih filharmonikov sodelovalo v zadnji skladbi večera, znamenitem Straussovem Radetzkega maršu.

To je bil resnično sijajen uvod v jubilejno leto, za katerega so se Franciju Lipovšku in nastopajočim glasbenikom poslušalci zahvalili z dolgim navdušenim aplavzom.



Trio Adio



Janez Krivec



Pevska skupina Fortuna



Anka Čop, Rudi Trojner in Slovenski muzikantje

Gorenjska proga

Senice pri Medvodah

Ko človek sedi ob oknu vagona, je večinoma z mislimi nekje drugje. Okno je kakor veliki zaslon ali časovni stroj, ki nas lahko prestavi v preteklost, v čas gradnje železniških prog, ali v prihodnost, ko bodo vlaki drveli s hitrostjo čez dvesto kilometrov na uro. Prepustite se pogledu in domišljiji, kajti ob slovenskih železniških progah je nešteto lepih, zanimivih ter ne dovolj raziskanih lepot in znamenitosti.

Gorenjska proga, ki je danes del desetega evropskega železniškega koridorja, povezuje Ljubljano in Jesenice. Na Jese-

nich proga vodi na sever, pod Karavanke v Avstrijo, oziroma na zahod, proti Bledu, Bohinju in Primorski. Pred petdesetimi leti je obstajal še tretji krak proge, ki je vodil v Kranjsko Goro in Trbiž. Ta krak je bil glavni del Rudolfove železnice in po njem je bilo mogoče potovati v Avstrijo, ko še ni bilo Karavanškega predora. Rudolfova družba je bila močna konkurenca Južni železnici. Nameravala je zgraditi vzporedno železniško povezavo med Češko, Zgornjo Avstrijo in Trstom. Politični dogodki v Italiji so ji to preprečili, zato ji je ostala samo povezava

z Južno železnico v Ljubljani. Proga od Trbiža do Ljubljane so odprli leta 1870, proga Trbiž–Beljak pa tri leta pozneje. Že na začetku so vedeli, da bi bilo veliko bolje prebiti predor pod Karavankami. Zaradi pomanjkanja denarja se je to zgodilo šele leta 1906. Istega leta so odprli bohinjsko ali soško progo. Tako je bil končno uredničen sen o neodvisni povezavi s Trstom. Od takrat se je zmanjšal pomen proge med Jesenicami in Trbižem, in leta 1964 so jo ukinili.

Z vlakom se vozimo skozi ljubljansko predmestje, na de-

sni strani pozdravimo najbolj priljubljen ljubljanski izletniški hrib, Šmarno goro. Do postaje Globoko se peljemo po desnem bregu Save. Preden vlak zapelje čez reko Soro v Medvodah, zagledamo na levi strani obnovljeni grad Goričane. Na desni se nato odpre pogled na Kamniške Alpe in Krvavec. Proga naredi ovinek proti Škofji Loki, kjer si lahko ogledamo enega najlepših gradov v Sloveniji, ki je bil prvič omenjen leta 1202. V potresu leta 1511 je bil porušen do tal, vendar ga je obnovil škof Filip. Danes je v gradu Loški mu-



Most čez Soro pri Medvodah



Postaja Škofja Loka



Postaja Kranj

zej, ob gradu pa lepo urejen grajski vrt.

Med projektiranjem gorenjske proge so razmišljali o tem, da bi proga pri Drulovki, pred spustom v dolino Save, prečkala reko in se nadaljevala po levem bregu. Tako bi bila kranjska železniška postaja bližje središču mesta. Pred gradnjo gorenjske proge so veliko razpravljali o tem, kje naj bi trasa potekala. Gorenjska je bila industrijsko najmočnejša pokrajina, Tržič pa največje industrijsko središče. Vendar je bila tudi na desnem bregu Save močna železarska in lesna industrija. Obstajali so načrti, po katerih bi proga vodila skozi Bled in prečkala Savo tik pred Jesenicami. Za današnjo traso je najbolj zaslužen dr. Lovro Toman iz Kamne Gorice, ki je bil najmočnejši promotor

gorenjske železnice. Žal je umrl mlad, in ni dočkal odprtja proge.

Takoj za kranjsko železniško postajo se odcepi proga proti Naklemu in prečka Savo. To je bil začetek železniške proge Kranj–Tržič. Pozneje so progo od Naklega do Tržiča ukinili. Ko pred postajo Globoko prestopimo na levi breg Save, se začnemo vzpenjati proti Radovljici. Prav je, da povemo, da je na desnem bregu, le kakšen kilometer stran, rojstno mesto dr. Lovra Tomana, Kamna Gorica. Nekateri jo imenujejo gorenjske Benetke, in sicer zaradi številnih kanalov in mostov.

Železniška postaja Radovljica je v useku, takoj pod mestnim središčem. Radovljica in Lesce sta povezana, tako da se natančno ne ve, kje se konča eno



Postaja Lesce-Bled

mesto in začne drugo. V kanjonu se združita Sava Bohinjka in Sava Dolinka.

V Lescah se ustavljajo vsi vlaki, ki vozijo med Ljubljano in Jesenicami. Od tod je tudi najbližja pot do našega alpskega bisera, Bleda.

Ko se približujemo Žirovnici, se dolina reke Save oži. Na desni nam pogled zapira Stol, najvišji vrh v Karavankah. Do Jesenic je le nekaj minut, vlak pa ustavi tudi v Javorniku, industrijskem predmestju gorenjskega železarskega središča.

Na začetku ozke doline, kjer se Mežakla s podgorjem najbolj približa Karavankam, so zrastle Jesenice. Po grebenu Karavank poteka slovensko-avstrijska meja, skozi Karavanke pa vodita železniški in avtocestni predor. Na Jesenicah se sreča-

ta avstrijski (25 kV) in slovenski (3kV) napajalni sistem vleke. Ko na Slovenskih železnicah še ni bilo večsistemskih lokomotiv, so na Jesenicah zamenjevali lokomotive, danes pa se zamenjajo le strojevodje. Po trasi nekdanje železniške proge v Kranjsko Goro in Planico je urejena kolesarsko sprehajalna steza.

Proga med Ljubljano in Jesenicami je dolga 71 kilometrov, je enotirna in druga najbolj obremenjena proga v Sloveniji. Od Ljubljane, ki je na 299 metrov nadmorske višine, se proga vzpne na 620 metrov nadmorske višine pred Jesenicami. Prepustna moč proge je 76 vlakov na dan, izkoriščena pa je 93-odstotno. Le proga Divača–Koper je izkoriščena še za dva odstotka več. Po nekaterih izračunih je gradnja drugega



Proga pri Globokem



Postaja Žirovnica

tira smotrna, če je izkoriščenost proge več kakor 80-odstotna. To pomeni, da bi med Ljubljano in Jesenicami že zdavnaj morali zgraditi drugi tir. Potrebovali bi v bistvu povsem novo hitro progo, ki bi povezovala Ljubljano, letališče Jožeta Pučnika in Kranj. Takšna proga bi se z obstoječo združila nekje med Radovljico in Leskami.

Ob delovnikih vozi med Ljubljano in Jesenicami 21 parov vlakov, od tega sedem parov mednarodnih vlakov. Trije pari vlakov pa vozijo med Ljubljano in Kranjem. Potovanje iz Ljubljane v Kranj traja 21 do 33 minut, na Jesenice pa 53 do 75 minut. Povprečna hitrost mednarodnih vlakov je 80 kilometrov na uro, potniških vlakov pa 57 kilometrov na uro. Proga omogoča na odseku od Ljubljane do Kranja ter na odseku od Radovljice do Žirovnice hitrost 100 do 110 kilometrov na uro, na drugih delih odsekih pa 75 do 80 kilometrov na uro, kar pomeni, da je večja hitrost mogoča le na petdesetih odstotkih proge. Med Ljubljano in Jeseni-

cami ustavi potniški vlak na petnajstih postajah, mednarodni vlak pa le v Kranju in na Lescah-Bledu. Ker je proga enotirna in precej obremenjena, morajo vsi potniški vlaki na določenih postajah čakati vlake iz nasprotnne smeri, na primer potniški vlak 4290 čaka na postaji Podnart mednarodni vlak MV415 devet minut. Težave nastanejo, če kak vlak zamuja. Na dvotirni progi bi se čas potovanja skrajšal za deset do petnajst minut.

Če potovanje z vlakom jemljemo kot raziskovanje, čas hitro mine. Poleti ali pozimi lahko skozi okna vagona občudujemo hribe, gozdove, gradove, cerkve, reke in vasi ... V vseh mogočih barvah – v zimsko snežnobelih, spomladansko pisanih, poletno rumenih ter jesensko rdečih in rjavih. S pravljenim fotoaparatom ustavimo čas. Če vam je kakšen pogled ali kraj posebej všeč, lahko stopite z vlaka na prvi naslednji postaji. Na gorenjski progi vozi veliko vlakov, zato boste lahko pot kaj kmalu nadaljevali z naslednjim vlakom.



Most čez Savo na opuščeni progi v Kranjsko Goro



Prihod vlaka na Jesenice



Z vlakom v Šmihel nad Pliberkom

S krožno vozovnico Regio AS se lahko za samo 29 evrov odpravimo na zanimiv izlet na avstrijsko Koroško.

Železniška postaja Šmihel nad Pliberkom (nemško St. Michael ob Bleiburg, 479 m) leži v Podjuni (Jauntal) na uradnem dvojezičnem območju

na avstrijskem Koroškem in je zelo primerno izhodišče za pohodnike in kolesarje. V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom. Šmihel (382 prebivalcev) leži sredi širokega polja, ki na severu meji z reko Dravo, na jugu z goro Peco, zato te kraje imenujejo tudi Dežela pod Peco. Središče Šmihela

pri župnijski cerkvi sv. Mihaela je oddaljeno en kilometer od železniške postaje. V Šmihelu je bilo leta 1890 ustanovljeno prvo slovensko pevsko društvo na Koroškem Gorotan. Zbor poje še danes. Tu je bil leta 1954 rojen slovenski pesnik, publicist in prevajalec dr. Franc Merkač.

Kopa sv. Katarine

Nad Šmihelom se dviga razgledni grič Sv. Katarine na kopi (578 m). Na njegovem vrhu stoji istoimenska podružnična cerkev, ki se v listinah prvič omenja leta 1530. Potem ko je zaradi udara strele popolnoma pogorela, so jo na novo

Pogled na Peco z griča sv. Katarine na kopi



Župnijska cerkev sv. Mihaela v Šmihelu





Kapelica sv. Rozalije

zgradili v gotsko-baročnem slogu, leta 1858 pa jo je posvetil škof Anton Martin Slomšek. Na vrh griča se lahko od cerkve sv. Mihaela po kolovozni poti peš povzpne v četrtn ure. Ob poti so postavljene trojezične (nemško-slovensko-angleške) informativne table. Z njih izvemo, da je bila Kopa sv. Katarine zaradi svoje strateške lege prvič poseljena že pred približno 3.500 leti, v bronasti dobi. V času starejše halštatske kulture, 950-550 let pred našim štetjem, je bilo tu utrjeno naselje in sedež oblasti. Na severovzhodnem predelu griča v smeri proti naselju Črgoviče se nahajata dve območji s halštatskimi gomilami.

Globasnica

Jugozahodno od Šmihela je pet kilometrov oddaljena vas Globasnica (Globasnitz), ki stoji na mestu nekdanje pomembne rimske naselbine Ioena (Juenna). Po njej se v slovenščini imenuje bližnja Junska gora, okoliška pokrajina pa Podjuna. Vas je sedež občine in prilju-

bljen izletniški in počitniški kraj. Na nekdanje čase spominjajo trije rimski stebri, ki stojijo pred občinsko stavbo. V Globasnici si lahko ogledamo arheološki muzej, kjer so razstavljene izkopanine z Junske gore. Turistična atrakcija vasi je gradič Elberstein, ki ga že od leta 1976 z ročnim delom prizadevno gradi domači umetnik Johann Elbe. Pod vodstvom (tudi v slovenščini) si je mogoče ogledati notranjost gradu.

Junska gora

Iz Globasnice se na Junsko goro (Hemmaberg, 842 m) povzpne po asfaltirani cesti v smeri proti zahodu. Po treh kilometrih cesta pripelje na sedlo pod vrhom, kjer je parkirišče in križišče poti. Od tam je do vrha razgledne Junske gore še pet minut hoje po pašpoti. Na jasi na vrhu, nasproti starodavne lipe, stoji božjepotna cerkev sv. Eme, ki je bila sezidana leta 1489. Posvečena je slovenski kneginji in svetnici sv. Emi Krški. Junska gora je postaja na 170 kilometrov



Gradič Elberstein v Globasnici



Izvir pri vходу v Rozalijino votlino

dolgi Emini romarski poti, ki se prične v Podčetrtku v Sloveniji, konča pa v Krki (Gurk) na avstrijskem Koroškem, kjer je Emin grob.

Junsko goro so zaradi njene strateške lege naselili že Kelti v tretjem stoletju pred našim štetjem in na vrhu postavili svetišče. Pozneje je bilo na tem mestu zgrajeno verjetno najstarejše odkrito romarsko središče v Evropi. Za cerkvijo so na ogled obnovljene izkapanine petih poznoantičnih in zgodnjekrščanskih cerkva iz 5. in 6. stoletja, ki so natančno predstavljene s trojezičnimi informativnimi tablami. Do sedla pod vrhom Junske gore se lahko vrnemo po Poti duhovnosti (trojezični kažipot) ali pa po Meditacijski stezi (nemško-slovenske table). Spotoma se ustavimo pri izviru pri vходу v Rozalijino votlino. V votlini stoji kapelica iz 17. stoletja, posvečena sv. Rozaliji, zaščitnici pred kugo. V kapelici je kamniti kip speče svetnice. Voda iz izvira teče po dveh pločevinastih žlebovih in se zbira v veliki, dva tisoč let stari keltski kamniti posodi z ročajmi v obliki glav. Rozalijina votlina naj bi imela podobna sevalna polja kot romarsko mesto Lurd v Franciji. Tudi izvirna voda

naj bi imela zdravilno moč, še posebno za oči. Priporoča se, da vodo najprej pijemo, si z njo umijemo obraz in oči, nato pa sedemo na bližnjo klop in vsaj deset minut v tišini meditiramo.

Prijeten izlet!



Starodavna lipa na Junski gori



Izkapanine in cerkev sv. Eme na Junski gori

Nova pridobitev na kontejnerskem terminalu



Dvigalo Kalmar RF 400-500 (foto: Miško Kranjec)

Kljub pozni uri smo dvanajstega januarja na kontejnerskem terminalu v Ljubljani, dovolili, da na terminal zapelje tovornjak. Za to smo imeli upravičene razloge. Pripeljal je namreč dolgo pričakovani, povsem novi kontejnerski manipulator.

Kontejnerski manipulator Kalmar RF 400-450 je izdelan na Švedskem. Po delih so ga pripeljali na naš terminal, kjer so ga sestavili. Sestavljanje in preizkušanje je trajalo pet dni. Kontejnerski manipulator lahko tovor teže 40 ton postavi v prvo višino, tovor teže deset ton pa v tretjo višino. Zabojnike lahko zloga tudi v peto višino. Uporabiti ga je mogoče tudi za prekladanje polprikolnic in zamenljivih tovarišč. Hrup v kabini dvigala znaša največ 70 decibelov, kabina pa je klimatizirana.

Z novo pridobitvijo bomo lahko strankam zagotovili še bolj kakovostne in hitrejše storitve na kontejnerskem terminalu.

Robert Gaber

Tovorni vlak v Ukrajino bo odslej vozil vsak teden

Enaindvajsetega januarja je iz Ljubljane odpeljal prvi redni tovorni vlak v Ukrajino. Odslej bo vozil vsak teden, in sicer ob sobotah, ob 1.24. Na postajo Zahony na madžarsko-ukrajinski meji bo pripeljal še isti dan ob 22.47. Po carinjenju in menjavi dokumentov se bodo pošiljke dostavljale na ukrajinski terminal Karpaty, na postaji Batjevo, ob ponedeljkih zjutraj.

Vlak je del celovite logistične storitve, ki združuje železniški, cestni in vodni transport ter pomeni zanesljivo, kakovostno in cenovno konkurenčno povezavo gospodarstev severne Italije in Slovenije z ukrajinskimi in ruskim trgov. Na željo stranke se na terminalu Karpaty blago preklada na ukrajinske vagonne oziroma tovornjake in dostavi neposredno končnim prejemnikom v Ukrajini ali Rusiji.

Po preizkusnih vožnjah leta 2011 sta se SŽ-Tovorni promet in Rail Cargo Hungaria letos odločila, da vpeljeta redni te-

denski vlak. Stranke na slovenskem in italijanskem trgu so storitev dobro sprejele. V Sloveniji se vse pošiljke, ki prispejo iz tujine in z drugih slovenskih postaj, zbirajo na terminalu v Zalogu, kjer se združujejo v direktni vlak.

Slovenske železnice ponujajo celovit logistični produkt, ki vključuje prevzem

blaga pri pošiljatelju, carinjenje, sledenje pošiljk ter dodatne terminalske storitve, ki jih kupci pričakujejo. Bistvene prednosti novega produkta so občutno skrajšanje voznih časov, prilagodljivost ter zagotavljanje celovite storitve na enem mestu.

Marino Fakin



V Dijonu ponovno uvajajo tramvaje

Dijon, tako kot številna druga francoska mesta, je tramvaje odpeljal na odpad v petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja. V tem mestu danes ponovno odkrivajo prednosti tramvajskega prevoza. Nove proge zgradijo v neverjetno kratkem času. Začetne študije za progi, ki ju trenutno gradijo, so opravili med letoma 2006 in 2008. Maja in junija 2009 je bilo javno posvetovanje. Ob koncu leta 2009 je projekt dobil zeleno luč, in dela so se lahko začela v začetku leta 2010. Do konca lanskega leta opravljena dela so šest mesecev pred načr-

tovanim rokom!

Projekt bo stal 399 milijonov evrov, kar pomeni 19,9 milijona evrov na kilometer - v kar so vštete tudi postaje - in je eden izmed najbolj gospodarnih prog, ki so jih zgradili v Franciji. Progi bosta dve, v skupni dolžini dvajset kilometrov, s 37 postajami. Tramvaji bodo vozili vsak dan od petih zjutraj do pol enih ponoči, v petminutnem taktu v konicah in v desetminutnem taktu zunaj konic.

Leta 2009 so pri podjetju Alstom v Franciji naročili 32 nizkopodnih tramvajev Citadis.



Notranjost tramvaja

S tramvajem se naenkrat lahko pelje dvesto potnikov, sedežev pa je 42. Tramvaj je dolg 32,7 in širok 2,4 metra, vozi pa z največjo hitrostjo 70 kilometrov na uro. Napaja se z električnim tokom, enosmerne napetosti 750 V. Da bi dosegli čim nižjo ceno, so tramvaje naročili skupaj z mestom Brest, ki jih je kupilo dvajset. Tramvaje so začeli izdelovati marca 2011. V kratkem bodo prejeli prve tramvaje, ki bodo konec leta začeli voziti na prvi zgrajeni progi - dolžine 11,5 kilometra in z 21 postajališči - v naslednjem letu pa na

obeh progah.

Pri gradnji infrastrukture so veliko pozornosti namenili varovanju okolja. Približno 75 odstotkov proge bo pokrivala trava, ki jo bodo zalivali z deževnico s parkirišč. Ob progi so zasadili dva tisoč dreves. Na glavni železniški postaji nastaja prometno središče, kjer se združujeta tramvajski in avtobusni prevoz, pa tudi taksi prevoz, poleg tega na postaji urejajo kolesarnico in parkirišče za devetsto avtomobilov. Tramvaji bodo leta 2013 prepeljali 90.000 potnikov na dan.



Tramvaj Citadis

Korzika prevzela nadzor nad svojimi železnicami

Korziške železnice so posebne. Lastnik železniške infrastrukture in železniških vozniških sredstev je namreč otoški svet. Da bi zadostili določilom smernice EU 91/440, so pred desetimi leti na otoku objavili javni razpis za železniške prevoze. Francoske železnice SNCF so tako pridobile desetletno pogodbo, ki je nehala veljati konec leta 2010. Februarja 2011 se je korziška skupščina odločila, da izbere novega ponudnika storitev. Ustanovljeno je bilo mešano gospodarsko podjetje, katerega lastnik so teritorialna skupnost Korzike, skupnosti Ajaccio in Bastia, gospodarska zbornica in SNCF (15 odstotkov). Novo podjetje je začelo poslovati 1. januarja letos. Železniško osebje plačuje Korzika, ki tudi določa cene in vozni red. Celotno omrežje korziških železnic, 232 kilometrov prog, zdaj nadzira otočani, vendar v skladu s pravili EU.



Vlak na postaji Ajaccio

Bernhard Kunz: Evropski železniški tovorni promet nujno potrebuje usklajen sistem

Hupac je švicarsko podjetje za intermodalni prevoz tovora. Ime podjetja izhaja iz nemške besede Huckepack, ki pomeni oprtni prevoz. Hupac je bil ustanovljen leta 1967 v Chiassu ob švicarski-italijanski meji. Delničarji podjetja so zasebna prevozna podjetja, katerih delež znaša 72 odstotkov, in Švicarske nacionalne železnice, katerih delež znaša 28 odstotkov.

Hupac ima enega najbolj učinkovitih, uspešnih in dejavnih terminalov v Evropi – terminal Busto Arsizio v Italiji. Obseg prevozov kljub gospodarski krizi stalno raste. Prevoze opravljajo med severnomorskimi pristanišči in Italijo ter med Nemčijo in Italijo. Čedalje več prevozov opravijo v prometu med Zahodom in Vzhodom. Julija 2011 so v Moskvi ustanovili hčerinski podjetje Intermodal Express LLC. Hupac močno verjame v liberalizirani železniški trg. Njegov generalni direktor Bernhard Kunz je za Novo proročilo povedal naslednje.

Pred kratkim ste izrazili svoje poglede na stanje železniškega tovornega trga. Kje vidite težave?

Evropska komisija je v zadnji Beli knjigi zastavila nekaj ambicioznih ciljev. Trideset odstotkov prevozov na dolge razdalje bi leta 2030 morale prepeljati železnice, leta 2050 pa že 50 odstotkov. Toda železniški sistem bo tekmoval v slabi kondiciji. Nacionalni in geopolitični interesi obvladujejo evropske železnice v državni lasti. Medtem ko EU poziva k vzpostavitvi evropskega železniškega trga, nekatere železnice predstavljajo liberalizacijo, harmonizacijo in interoperabilnost ter postavljajo še večje ovire za njihovo

uvvedbo. Edini zmagovalec v tej igri je cestni prevoz, vsi drugi smo poraženci.

Kaj predlagate?

Če želi Evropa doseči cilje prometne politike, potrebuje odprt, učinkovit trg za železniški tovorni promet. Hupac želi spodbuditi prihodnost železnic z načrtom, ki vsebuje deset ukrepov, in poziva, da se ta uresniči. Ukrepi za liberalizacijo železnic, ki jih predlagamo, so naslednji:

- **prehod s 25 nacionalnih varnostnih organov na eno evropsko agencijo za železniški promet**, s čimer bi se zmanjšali stroški;
- **obvezni časovni načrt za uvedbo dogovorjenih ukrepov;**
- **harmonizacija in pilotni projekti na evropskih tovornih koridorjih;**
- **osredotočanje na program Marco Polo**, osredotočenost na liberalizacijo kot najmočnejšo spodbudo za železniški tovorni promet;
- **prost dostop do ranžirnih postaj**; bistveno za prevoz vagonovskih pošiljk;
- **pravični sistem popustov za energijo**; enaki pogoji za vse železnice;
- **odstranitev administrativnih ovir**; odločen NE novemu evropskemu zakoniku za tranzit skozi Švico;
- **regulativni organ z večjimi pooblastili**; liberalizacija je le tako dobra, kolikor ima regulator pristojnosti;
- **pošten in usklajen sistem cen za dostop**, ki bi rešil spore med potniškim in tovornim prometom;
- **ločitev infrastrukture in drugih dejavnosti**, kar bi omogočilo razvoj in delovanje infrastrukture v skladu s



Bernhard Kunz, generalni direktor podjetja Hupac

cilji prometne politike in zaustavilo posebne interese.

Liberalizacija do zdaj ni zagotovila veliko novih udeležencev na trgu železniških prevozov tovora. Zakaj?

Ko se je pred več kot desetletjem liberalizacija začela, je bilo veliko optimizma. Veliko novih prevoznikov v železniškem

prometu je vstopilo na trg. Na prevoznih poteh, kjer je konkurenca delovala, je trg vzcvetel. Število zasebnih železniških podjetij, ki še obstajajo, je danes bolj realno. Mlada podjetja so veliko utrpela zaradi krize iz leta 2008, ki je sprožila precejšnjo konsolidacijo na trgu. Zasebna železniška podjetja so odvisna od zasebnega kapitala za pridobitev finančnih sred-

stev, zato so v času krize zašla v likvidnostne težave in banke jih niso več podpirale. Železnice v državni lasti takih težav nimajo, in so preživele kljub velikemu primanjkljaju v svojih bilancah stanja.

Trg se je tudi konsolidiral, na primer Nemške železnice, so kupile nekaj neodvisnih operaterjev. Kam to vodi?

Železniški tovorni promet je kapitalsko intenzivna dejavnost. Nekaj novih železniških podjetij se je moralo predati. Trdno smo prepričani v prednosti prostega železniškega trga. Pozitivne izkušnje smo v zadnjem desetletju doživeli pri prevozih s severa na jug, prek Švice. Ko smo pred kratkim kot delničarji vstopili v novoustanovljeno podjetje SBB Cargo International, je bil naš glavni cilj, da trg ostane odprt. Naša strategija je sodelovati z velikim številom močnih železniških partnerjev. Poudarek je na kakovosti in produktivnosti, zato da konkuriramo s cestnim prevozom.

Kako se razvija konkurenca s cestnim prevozom?

Večina strokovnjakov se strinja, da se bo obseg tovarnega prometa v Evropi znatno

povečal v naslednjih dvajsetih letih. Torej je treba najti načine in sredstva za čim bolj učinkovito in ekološko obvladovanje teh količin tovara. Cestni in železniški prevoz, ki skupaj prepeljeta približno 90 odstotkov tovara, sta že vrsto let v neenakem položaju. Glede konkurenčnosti so med njima velike razlike. Nastanek Evropske unije je prinesel številne bistvene prednosti za cestni prevoz. Liberalizacija železnic se je začela mnogo pozneje in je na številnih področjih še vedno v povojih.

Medtem ko lahko tovarnjak, ki je pridobil licenco na primer na Švedskem ali v Italiji, prosto pelje tovor po vsej Evropi, je sistem železniškega prometa vezan na togo in zapleteno prometno omrežje. Za vsako lokomotivo je treba posebej pridobiti licenco za vsako državo, saj imajo evropske železnice na desetine različnih signalnih in varnostnih sistemov, predpisov za licenciranje, napetosti in operativnih predpisov. Tehnični predpisi za cestna vozila pa se razlikujejo samo glede podrobnosti. Tudi stroški za izdajo dovoljenj so zelo različni. Evropski železniški tovorni promet nujno potrebuje usklajen sistem.

Vstopne ovire za železniška podjetja so največja pomanj-

kljivost v primerjavi s cestnim prevozom. Na primer, nov tovarnjak stane tristo tisoč evrov, lokomotiva pa 3,5 milijona evrov in večsistemska lokomotiva štiri od pet milijonov evrov. Izdelovalec vam tovarnjak dostavi v šestih mesecih, lokomotivo pa v 12 do 24 mesecih. Homologacija cestnega vozila velja v 27 državah, stane 60 tisoč evrov in jo je mogoče opraviti v manj kot šestih mesecih. Homologacija lokomotive velja le za eno državo, stroški zanjo znašajo en do dva milijona evrov, postopek homologacije pa traja več kakor osemnajst mesecev. Stroški za signalne naprave na lokomotivi znašajo od 0,5 do 1,5 milijona evrov, tovarnjaki pa teh stroškov nimajo.

Eno od področij, ki se usklajuje, je sprejetje ERTMS po vsej Evropi. Ali menite, da bo to rešilo nekatere težave interoperabilnosti?

Seveda bo. Vprašanje je, ali so železnice pripravljeni investirati in sprejeti novi standard v doglednem času.

Hupac že tradicionalno opravlja prevoz s Severa na Jug. Pred kratkim ste odprli podružnico v Moskvi in no-

vembra 2010 ste po kopnem poskusno poslali zabojnike v Šanghaj. Na katerih področjih se boste širili?

Prevozi s Severa na Jug oziroma nazaj so glavni intermodalni prevozi v Evropi in tako bo tudi ostalo. Veliko je še tovara, ki bi ga bilo mogoče presmeriti na železnico. Seveda je to odvisno od politične volje za pospeševanje prehoda s ceste na železnico in vlaganj v železniško infrastrukturo. V zadnjem času se je izjemno povečal obseg prevozov med Vzhodom in Zahodom. Razvili smo prevozne storitve med državami Beneluksa in Nemčijo na eni strani ter Poljsko, Rusijo, Avstrijo, Madžarsko in Romunijo, pa tudi Španijo na drugi strani. Razvoj storitev za Daljni vzhod je precej velik izziv. Delujemo skupaj z lokalnimi partnerji. Naši nedavni poskusni prevozi na Kitajsko in v Južno Korejo so bili uspešni. Pričakujemo, da bo večje povpraševanje po kopenskem mostu do tihomorskega območja v prihodnjih letih.

Obseg prevozov raste na desetem vseevropskem koridorju, ki poteka skozi Slovenijo in po Balkanu v Grčijo in Turčijo. Ali ima Hupac kakršne koli načrte za razvoj prometa na tem koridorju?

Z zanimanjem sledimo razvoju na tem koridorju, čeprav trenutno ne ponujamo prevoznih storitev na tem območju.

Na evropskem železniškem omrežju je še veliko ozkih grl. Ali si države dovolj prizadevajo, da bi presegle meje?

Različne nacionalne strategije in prednostne naloge ovirajo odpravo obstoječih tehničnih ovir. Zato mednarodni prometni koridorji, z usklajenimi parametri, še niso uresničeni. To negativno vpliva na učinkovitost, kakovost in konkurenčnost železniškega prometa.



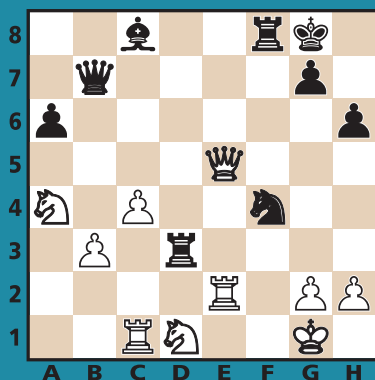
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 37

Črni na potezi lahko sicer z jemanjem kmeta na b3 izniči materialno prednost belega, toda pozicija na diagramu mu ponuja boljše rešitev, ki jo s pridom izkoristi.

Solkov : Seiko
(Moskva, 1948)



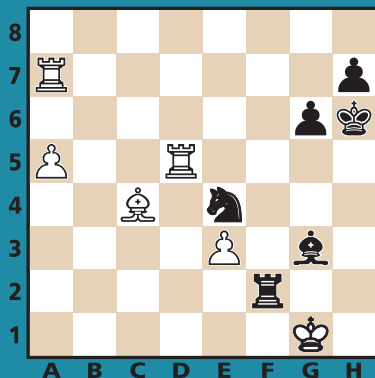
Rešitev:

1...Dxg2+ 2. Txg2 Sh3+ 3. Kh1
Tf1+ 4. Tg1 Txg1#

Primer 38

Beli pozicijo počasi pripravlja na promocijo kmeta, vendar uvodna poteza nadaljevanja pripada črnemu, ki hitro in učinkovito konča partijo v svojo korist.

Lilienthal : Szabo
(Budimpešta, 1950)



Rešitev:

1...Lh2+ 2. Kh1 Sg3#

Šesti šahovski cikel Slovenskih železnic

Petkratni zmagovalec začel novi cikel z zmago

Osemindvajsetega januarja se je pričel šesti šahovski cikel Slovenskih železnic. Tekmovalci bodo odigrali deset turnirjev, in sicer vsak mesec enega, razen julija in avgusta. Nagradni sklad šahovskega cikla znaša tisoč evrov. Sponzorji so poskrbeli, da bo vsak udeleženec prejel nagrado. Prispevali so praktične nagrade v vrednosti več kot šest tisoč evrov. V nasprotju s predhodnimi petimi cikli, ko je bil igralni čas petnajst minut na igralca, bo ta letos trinajst minut z dodatkom dveh sekund na potezo.

Po devetih kolih je s šestimi zmagami in tremi remiji prvo mesto osvojil lanski zmagovalec, mednarodni mojster Leon Mazi. Lepo uvrstitev je dosegel šestnajstletni Mejak Severin, ki je kot enajsti nosilec zasedel drugo mesto. Do zadnjega kola vodilni Boštjan Jeran je prvo mesto zapravljal z edinim porazom v zadnjem kolu, proti četrtovrščnemu Dušanu Zorku, ter pristal na tretjem mestu. Še edini neporaženi



na turnirju poleg zmagovalca je bil Fide mojster Damjan Plesec, ki pa je zaradi kar petih remijev pristal šele na šestem mestu. Najboljši železničar je bil Milorad Šljivič, ki je kot 38. nosilec s 5,5 osvojenimi točkami zasedel odlično osemnajsto mesto. Turnirja se je udeležilo 71 igralcev. Naslednji turnir bo 25. februarja. Več o tekmovanjih si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 1. turnirja:

1. Leon Mazi 7,5 točke,
2. Severin Mejak,
3. Boštjan Jeran,
4. Dušan Zorko, vsi 7 točk,
5. Dušan Čepon,
6. Damjan Plesec,
7. Zlatko Jeraj,
8. Boris Skok, vsi 6,5 točke,
9. Dezider Ivanec,
10. Matej Keršič, oba 6 točk.

Vlastimir Djurdjević

Zlogovna izpolnjevanika

Iz navedenih zlogov sestavite sedem besed, ki jih zahtevajo spodnji opisi. Besede vpišite v vodoravne vrste lika tako, da pride v posamezno polje en zlog besede. V vodoravnih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol, končno rešitev.

MET - KO - RO - OD - PRO - PO - KA - JAV - DU - LIT - VO - PI - NI - CENT - A - ZOV - LA - CA - RA - CA - NI - ZA - O - BI - ZON - BI - NE - KOM

1. delovna obleka iz enega kosa
2. prezgodnje odmiranje tkiva
3. kartonček za vožnjo v javnem prometu
4. tanka krvna žila, lasnica
5. prometno mesto, s katerega se na odprti progi uravnavajo vožnje zaporednih vlakov v razmiku odjavnih odsekov
6. kdor se ukvarja s financiranjem filmov
7. nadškof v katoliški cerkvi

Pripravil: Bojan Kocbek

1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				

Rešitvi novoletnih ugank

Izpolnjevanika: Katalog Grem z vlakom

Izpolnjevanika imen: Kombinirani promet

Z zdraviliškim vlakom na oddih v Terme Olimia ...



Terme Olimia



www.slo-zeleznice.si

Naj bo
vsaj en dan
v tednu
malce drugačen!



Že leta 1863 je Južna železnica odprla progo Maribor – Celovec. Uvedla je tudi pravi staroavstrijski red, med drugim žetone, ki so jih nosači izročili potnikom, ko so prevzemali njihovo prtljago, da so jih le-ti lahko pozneje spet našli.