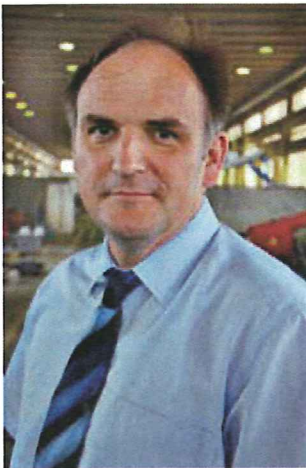


Novosti iz RŽV-a Čakovec

Prvi put na Innotransu

Potvrđeno je da će RŽV Čakovec prvi put samostalno izlagati na najvećem svjetskom sajmu željezničke industrije Innotrans u Berlinu od 23. do 26. rujna 2014. Tada će javnost prvi put imati prigodu vidjeti samohodni vagon za prijevoz rasuta tereta. Novi se vagon očekuje s nestrpljenjem.



Dražen Vidović

U hali u kojoj će svoje proizvode predstaviti tvrtke kao što su *Alstom*, *Siemens* ili *Bombardier* posjetitelji će imati prigodu vidjeti novi teretni vagon sagrađen u RŽV-u Čakovec. O tome vagonu, za koji vjerujemo da će imati dobru prođu na tržištu, do sada smo pisali u dva navrata, a detaljnije ćemo ga predstaviti u rujanskom broju lista »Željezničar«.

Dana 23. lipnja 2014. u Čakovcu smo razgovarali s Draženom Vidovićem, direktorom poduzeća, koji vjeruje da će u konkurenciji poznatih svjetskih graditelja željezničkih vozila i njegova tvrtka imati što pokazati.

- Polovinu sredstava za izgradnju prototipa samohodna teretnog vagona dobili smo 2002. iz EU-ova fonda *CIP-EIP Innovations*. Naši partneri u projektu jesu Fakultet prometnih znanosti iz Zagreba, slovenska marketinška tvrtka *Superna* i Institut *Kirilo Savić* iz Beograda, gdje se vagon sada nalazi na ispitivanju. Projekt završava u kolovozu 2015. do kada *Superna* treba obraditi tržište. I sami ćemo raditi na promidžbi i prodaji vagona, za koji se već sada postavljaju izravni upiti.

Vijest koja je unijela dosta optimizma u poduzeće potvrda je toga da će RŽV Čakovec biti uključen u izgradnju novih elektromotornih vlakova za HŽ Putnički prijevoz te imati znatan udio u tome poslu. Sada *Končar* ima zatvorenu financijsku konstrukciju za 21 elektromotorni vlak i jedan dizel-motorni vlak, a ugovor što ga je s *Končarom* potpisao RŽV Čakovec poduzeću jamči stabilno i pozitivno poslovanje te punu iskorištenost kapaciteta novogradnje ove i iduće godine.

- Potpisali smo ugovor o izgradnji čeličnih konstrukcija za osam vlakova, od toga sedam elektromotornih i jedan dizel-motorni vlak. Elektromotorni vlak dug je 75 m i ima dva srednja te dva krajnja modula. Mi imamo iskustva s izgradnjom čeličnih konstrukcija jer smo ih gradili za prototip elektromotornog vlaka koji se gradio za Željeznice FBiH te još jednoga takva vlaka za HŽ Putnički prijevoz. To je dugoročan posao, pogotovo za našu novogradnju. Prema ugovoru, posljednji modul trebamo isporučiti u rujnu 2015. Nakon toga prema ugovoru između *Končara* i HŽ Putničkoga prijevoza preostaje proizvodnja još tolika broja vlakova. Vjerujemo da ćemo i u tom ugovoru i mi imati udjela. No, zbog novogradnje ne mislimo ni na koji način u drugi plan staviti poslove na održavanje koje obavljamo za INA-u, HŽ Infrastrukturu, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz. U svome sastavu RŽV Čakovec ima i izdvojeni pogon u Bjelovaru. Nekadašnji RŽV Bjelovar bio je zapao u poslovne poteškoće i budućnost mu je bila upitna, pa je u travnju 2013. formalno pripojen RŽV-u Čakovec. U oba pogona sada je zaposleno 240 radnika, i to 144 u Čakovcu i 96 u Bjelovaru. Direktor RŽV-a zadovoljan je dosadašnjim razvojem situacije.

- Danas možemo reći da smo dva poduzeća spojili uspješno. No, osim organizacijskih promjena bolni rezovi bili su prijeko potrebni. Prije pripojenja u RŽV-u Bjelovaru7 radilo je 188 radnika a



187 ovdje u Čakovcu. Osim toga trebalo je rasčistiti financijsko poslovanje nekadašnje bjelovarske tvrtke i uložiti znatna sredstva u infrastrukturu i opremu. I dan-danas saniramo dio starih kredita. Ipak, na kraju imamo održivo poslovne bjelovarskog Pogona.

Nekadašnji RŽV Bjelovar radio je samo poslove održavanja dizel-motornih vlakova, vagonskih cisterna, teških motornih drezina... U novim okolnostima bitno je dio poslovanja usmjeriti na novogradnju.

- U Bjelovaru imamo radnike koji znaju, mogu i hoće raditi. No, zbog zastarjelosti opree poslove koje obavljaju nije moguće održavati kvalitetno. Zbog toga su nužna ulaganja u novu opremu i u školovanje ljudi. Sve to iziskuje troškove koji u konačnici utječu na cijenu radnoga sata.

RŽV Bjelovar ima usvojene sustave kvalitete u skladu s normama ISO 9001, ISO 14001 i OHSAS (sigurnost i zaštita zaposlenih) te dva certifikata za zavarivačke radove EN 3834 i EN 15085. Usvajanje tih europskih norma kvalitete jamstvo je poštivanja propisanih postupaka, osposobljenosti radnikâ i često uvjet za sudjelovanje na međunarodnim natjecanjima.

RŽV Čakovec sada ostvaruje oko 15 posto prihoda u inozemstvu. Posebno zanimljiv posao je novogradnja putničkoga vagona za talijanskoga privatnog prijevoznika. Vagon je bio teško oštećen u sudaru, i osim rijetkih ispravnih dijelova i okretnih postolja sve drugo je potpuno novo.

Nekada često spominjani čakovečki niskopodni vagoni *Ro-La* za prijevoz kamiona pomalo su utonuli u zaborav. No, nakon što ih je do sada HŽ Cargo držao iznajmljene u Austriji, oni su od kraja ovoga mjeseca ponovo iznajmljeni u Mađarsku. Mađarski privatni prijevoznik s dosta ambicija pokreće liniju od Szegeda do austrijskoga Welsa. Pozicija RŽV-a Čakovec u tome poslu ogledat će se u poslovima redovita održavanja i izvedbe srednjega popravka. HŽ Cargo ispravno je procijenio da će se vagoni najbolje održavati ondje gdje su sagrađeni. Stoga je insistirao na tome da se ti poslovi obavljaju u Čakovcu. Na taj je način u velikoj mjeri pomogao tomu poduzeću da ostvari dobre poslovne rezultate.

Privatizacija poduzeća planira se provesti radničkim dioničarstvom preko programa ESOP. Zanimanje među zaposlenima postoji, no tek se trebaju odrediti konkretni uvjeti pod kojima će teći privatizacijski proces i na koliko će tvrtka biti procijenjena.