

svoj udio prodao Ini, za dvadesetak milijuna eura, no i dalje izvozi derivate u Bosnu i Hercegovinu, kao jedan od najznačajnijih igrača na tržištu.

MOL je kao izravna konkurencija Ini ušao i na hrvatsko tržište, preko Tifona, čiji je 100 postotni vlasnik, čime izravno konkurira Ini i u maloprodaji, a u početku je na Tifonovim crpkama prodavano i gorivo iz MOL-ovih rafinerija, čime je i u veleprodaji ušao u Inu.

Posebna priča u slučaju otkupa MOL-ova udjela u Ini su rafinerije u Rijeci i Sisku. Suprotno ugovorima, MOL nije ispunio obvezu modernizacije obiju rafinerija, no nipošto ne treba kriviti samo mađarsku stranu za tehnološko zaostajanje u preradi nafte jer je i hrvatska strana itekako kumovala činjenici da ni do dana današnjeg nije pokrenuta izgradnja postrojenja za obradu teških ostataka nafte, ključnog za opstanak rafinerije na tržištu, godinama odbijajući izdati potrebne dozvole.

I upravo u trenutku kada je, u studenome prošle godine, potpisan ugovor o izradi glavnog projekta tog postrojenja, težak 200 milijuna dolara, premijer je objavio namjeru preuzimanja Ine. Iako sam glavni projekt nije bio jamac da će se u izgradnju 400 milijuna dolara vrijednog koking-postrojenja doista i krenuti, ipak je to bio golem korak naprijed. Glavni projekt bit će dovršen do kraja srpnja ove godine, nakon čega se očekivala i odluka o izgradnji postrojenja koking. U sadašnjoj situaciji, kada je posve izvjesno da pregovori između MOL-a i Vlade do srpnja neće biti završeni, jednako je izvjesno da MOL-ovi članovi uprave Ine neće donijeti ni odluku o ulaganju 400 milijuna kuna u rafineriju. A to znači barem

još godinu dana samo do donošenja odluke o početku gradnje te još najmanje dodatne tri dok koking ne počne s radom. Ukupno su to još minimalno četiri godine tehnološkog zaostajanja za rafinerijama u okruženju, koje su uglavnom do kraja modernizirane, a predstavljaju izravnu konkurenciju riječkoj.

Ako rasplet i bude takav, pitanje je što nakon donošenja odluke, jer teško je da će Ina biti u stanju sama financirati izgradnju vrijednu 400 milijuna dolara.

– To ne bi smio biti problem jer Ina spada u red relativno nisko zaduženih tvrtki. No pitanje je na koji će se način i kako njome kasnije upravljati. Što se rafinerije tiče, ne vidim razloga zašto se u tom projektu ne bi potražilo strateškog partnera. Partnerstva na parcijalnoj razini, pri čemu bi potencijalni partneri s manjim vlasničkim udjelima ušli u vlasničku strukturu mogla bi biti jedan od načina kako uspješno poslovati te pokrenuti istraživanje i eksploataciju Dinarida, Panonske nizine, srednjeg Jadrana. Zašto Ina ne bi s nekom tvrtkom zajednički išla u, primjerice, istraživanja na kopnu i na srednjem Jadranu? Jednako tako i u obnovu rafinerije. Ne mora to biti isti partner na svim područjima, nego bi svaki od njih mogao surađivati u jednom dijelu poslovanja, pri čemu bi država zadržala većinski paket dionica Ine i upravljačka prava, kaže naš sugovornik.

Da bi se promijenila sudbina Ine, potrebno je promijeniti i čitavu paradigmu upravljanja nacionalnim bogatstvima, među koje Ina svakako spada, te konačno odrediti što se želi, kako to postići i u kojim rokovima, a onda i angažirati stručne ljude koji će te ciljeve i ostvariti. Sve suprotno i Inu bi moglo poslati u povijest.

Izvor: Marinko Glavan, www.novolist.hr

POVIJEST HRVATSKE INDUSTRIJE



Uspon i pad TŽV Gredelj

Povijest Tvornice željezničkih vozila Gredelj uvelike je obilježila i povijest Zagreba. Danas je tvornica na novoj lokaciji i u stečaju, dok je budućnost stare lokacije u Strojarskoj neizvjesna.

Grad Zagreb taj je prostor kupio 2006. godine od TŽV Gredelj za 88 milijuna eura, a 2007. prodao za isti iznos Zagrebačkom holdingu, koji danas vlasništvo dijeli s HŽ-om. Zbog lošeg upravljanja do danas se ništa s tim prostorom nije dogodilo, osim što neki od vrijednih objekata dodatno propadaju, a dobar dio pokretne spomeničke građen je i pokraden.

O povijesti Gredelja govori **Špiro Dmitrović** koji je bio zaposlen u TŽV Gredelj četrdeset godina.

TŽV Gredelj bila je zapravo univerzalna tvornica. Možete li to razjasniti?

Kao začetnik industrije, Gredelj se nije imao kome obratiti za pomoć u nabavi raznih vrsta dijelova koji se obrađuju kovanjem, lijevanjem, tokarenjem, termičkim poboljšanjem i slično jer je bio prva veća tvornica u to vrijeme, pa je sve te potrebe obavljao u vlastitim okvirima, kontinuirano šireći strukturu proizvodnih mogućnosti.

Glede drugog tipa univerzalnosti, radi se o raznovrsnosti tipova: lokomotiva, vagona i vozila s posebnim namjenama. Ovdje se ne

radi o serijski proizvedenim vozilima koja trebaju isti tehnološki postupak. Radi se, naime, o proizvodima koji svaki za sebe ima posebne specifičnosti, pa zahtijevaju i potrebnu stručno osposobljenu strukturu radnika. Upravo zbog toga Gredelj je mogao raditi rekonstrukcije s modernizacijom ili proizvoditi nova vozila. Takve se mogućnosti nigdje ne stječu preko noći. Kroz prethodnih 120 godina rada Gredelj je potvrdio svoje mogućnosti zahvaljujući prenošenju znanja s generacije na generaciju.

Koliko je TŽV Gredelj imao zaposlenih prije neovisnosti, koliko prije preseljenja pogona, a koliko prije stečaja? Postoje li razlike u strukturi zaposlenih u tim razdobljima?

Gredelj je prije neovisnosti, s vanjskim pogonima, osnovanih 1980-ih godina u Bjelovaru, Čakovcu, Slavonskom Brodu i Moravicama, zapošljavao nešto više od 4000 radnika. Kroz neovisnost su se vanjski pogoni transformirali u samostalne organizacije, a Gredelj je nastavio djelatnost na dvije lokacije u Zagrebu: na Trnju i u Vukomercu sa znatno smanjenim opsegom proizvodnje i s oko 3000 zaposlenih radnika. Kroz dokupe staža, otpremnine, otpuštanja i redovitu fluktuaciju radnika njihov broj se kretao iz-





Slika 1 – Rad na otvorenom, kompleks TŽV Gredelj prije izgradnje Pogona na elektro- i dizelskih lokomotiva 1950-ih (Hrvatski željeznički muzej)

među 1700 i 2000 zaposlenih, ovisno o popunjenosti poslovnih kapaciteta. Prije stečaja broj zaposlenih kretao se oko 1500. Danas je broj zaposlenih ispod 500 radnika. Razlike u strukturi zaposlenih su ogromne, jer su s vremenom jednostavno odumirala mnoga zanimanja, gasile se neke proizvodne cjeline, a kroz uvođenje novih tehnologija povećala se potražnja za novim zanimanjima.

Osnivanje pogona Ugarskih kraljevskih državnih željeznica u Zagrebu krajem 19. stoljeća označilo je početak industrijalizacije u većem mjerilu, a iz tog su modernog pogona s vremenom proizašle i mnoge druge zagrebačke industrije. Kako je TŽV Gredelj utjecao na druge industrije?

Gredelj je utemeljen kao glavna radionica Mađarskih državnih željeznica 1894. godine te već u prvim danima svoga djelovanja zapošljavao oko 200 radnika, što ga svrstava među najveća poduzeća onoga doba u Zagrebu. Godine 1938. radionica širi svoju djelatnost i zapošljava 2500 radnika. Svojim proizvodnim programom 50-ih godina prošlog stoljeća Gredelj je čvrsto i neposredno bio vezan uz željeznicu. Tih godina zapošljavao je 4000 radnika, što ga je svrstavalo među najveća strojograđevna poduzeća u središnjem dijelu Hrvatske. Istodobno radi obnove ratom uništenih poduzeća koja su radila za željeznicu bila je provedena teritorijalna preraspodjela zadataka po serijskoj vrsti proizvoda, pa je 1200 radnika TŽV Gredelj bilo premješteno u Tvornicu parnih kotlova, Prvomajsku i Končar, radi preuzimanja obveza srušenih tvornica. Ti su radnici bili okosnica u razvoju i daljnjem širenju industrijske djelatnosti u Zagrebu.

Gdje je bila TŽV Gredelj u odnosu na druge slične tvrtke, ranije i prije stečaja?

Iako je Gredelj u nedostatku posla vezanog uz željeznički program radio i poslove za naručitelje izvan željeznice, on je ostao vjeran svojoj tradiciji u radu za tračničku proizvodnju. Stoga se i može uspoređivati i s tvrtkama iz navedene djelatnosti. Gredelj je neosporno bio najveći remonter lokomotiva u Jugoslaviji. U Domovinskom ratu Gredelj se našao na prekretnici. Nedostatak poslova uvjetovao je smanjenje broja zaposlenih za 50 %.

Uz povremene poslove za HŽ, TŽV Gredelj u kooperaciji s tvrtkom Končar sredinom devedesetih ulazi u projekt izgradnje 16 garnitura dvozglobnih tramvaja za Zagrebački električni tramvaj. Slijede sustavi upravljanja kvalitetom prema međunarodnim standardima, a time i konkurencija na međunarodnom tržištu rada. Tako nastaje i projekt Turner – projekt modernizacije i rekonstrukcije 20 dizel-električnih lokomotiva serije HŽ 2062 koji Gredelj provodi s tvrtkama Turner Rail Service i Electro Mootive Division (EMD). Tim projektom otvorena su vrata inozemnog tržišta te



Slika 2 – Radionica za strojnu obradu i kotlovnica (izvor: <http://gredelj-stanje-izmedju.tumblr.com>)

Gredelj ugovara poslove rekonstrukcije lokomotiva i vagona na talijanskom tržištu.

Koju je poziciju imao Gredelj u modernizaciji i rekonstrukciji željezničkih vozila najbolje govori potpisivanje ugovora 2004. godine s američkom korporacijom *National Railway Equipment Co* (NREC) za veliki popravak i modernizaciju deset dizel-električnih lokomotiva serije HŽ 2061 i 2063. Kontinuitet tih poslova održao se sve do stečajnog postupka, a i poslije. Svakako značajan projekt na domaćem tržištu je projekt 140 niskopodnih tramvaja za potrebe ZET-a u sklopu konzorcija *Crotram* te poseban projekt elektromotornih i dizel-elektromotornih vlakova s istim konzorcijem, koji su kao prototip pušteni u promet pa iza sebe, iako su se u prometu pokazali kao pouzdani proizvodi, do danas ostavili jedan velik upitnik zbog nerazjašnjenih okolnosti u kojima je projekt zaustavljen, a Gredelj doveden u stečaj.

Gredelj je imao i svoju željezničku zanatsku školu koja je postojala od 1905. do 1947. godine. Kasnije je iz toga proizašla današnja Željezničarska tehnička škola koja se sada nalazi u Palmotićevoj ulici, u neposrednoj blizini zagrebačkog Glavnog kolodvora. Kako je škola funkcionirala, gdje se nalazila i koliki postotak kadra tvornice je dolazio baš iz te škole?

Prva željeznička stručna škola u Hrvatskoj počela je raditi 1905. godine. Pod nazivom Zanatska škola ona je do 1947. djelovala u krugu Radionice, a zadaća joj je bila osposobiti i osigurati majstorski kadar za vlastite potrebe. U početku je škola polaznike školovala samo za zanimanja strojobravora i tokara, a od školske godine 1923./24. u svoj program uvela je zanimanja modelista, ljevača i stolara. Od 1947. djeluje samostalno pod nazivom Željeznička industrijska škola, a od 1990. pod nazivom Željeznička tehnička škola u Zagrebu.

Od 2008. donesena je Odluka o osnivanju Centra za obrazovanje Gredelj. Centar djeluje kao ustanova za obrazovanje odraslih a osnovan je zbog toga što se kod velike fluktuacije radnika javila potreba dodatnog osposobljavanja radnika unutar Gredelja, čije je obavljanje poslova uvjetovano zakonskim propisima.

Uz interno školovanje Gredelj je podržavao i stipendirao školovanje svojih kadrova u vanjskim srednjim i visokim školama, kao i stručne specijalizacije u inozemstvu. Kamo se išlo?

Stručne specijalizacije u inozemstvu bile su kontinuirane. Nema razvijenije zemlje u svijetu a da je Gredeljevi stručnjaci nisu posjetili ili njihove delegacije primili u vlastitoj sredini. Uglavnom su bile vezane za sve vrste proizvoda na kojima je Gredelj obavljao remont ili modernizaciju. Drugi vid osposobljavanja odnosio se na grupna putovanja u pojedine tvrtke te na međunarodne sajmove i upoznavanje s najnovijim svjetskim tehnologijama. Velik dio novih metoda rada kao i primjene raznih naprava ili nabave

s sofisticirane opreme brzo bi se pojavili u našim pogonima nakon povratka iz pojedinih tvrtki. Zahvaljujući takvom pristupu struke, ne treba čuditi što je Gredelj na međunarodnim sajmovima u Berlinu i Münchenu stajao uz bok najvećih svjetskih proizvođača tračničke industrije.

U Hrvatskom željezničkom muzeju navode da je pred preseljenje TŽV Gredelj iz kompleksa u Strojarskoj u Vukomerec postojala inicijativa za očuvanje autentičnog načina rada na strojevima unutar tvornice kao nematerijalne kulturne baštine.

Teški ili manualni poslovi pratili su Gredelj od osnivanja pa sve do prestanka proizvodnje parnih lokomotiva. To je bilo tako upravo zbog specifičnih tehnoloških procesa u održavanju i remontu lokomotiva. Danas kad bilo koji sklop lokomotive ili vagona ulazi u remont, on se u posebnim komorama odmašćuje, čisti i nakon toga ide na demontažu. Kroz sve to vrijeme, i u skladu s mogućnostima, uvodila se nova tehnologija pa je postojeći strojni park postupno obnavljan. Tako, primjerice, kad su sedamdesetih godina nabavljani novi programirani strojevi CNC koji su obavljali nekoliko operacija, stari strojevi za jednostavnije operacije su ostali i dalje, ali je nova tehnologija postupno dobila primat. S novom tehnologijom i novim metodama proizvodnje došlo je do znatnih promjena i u eksterijerima i interijerima kao gotovom proizvodu. I na kraju valja naglasiti da je preseljenjem cijelog Gredelja u Vukomerec, u nove pogone, instalirana najmodernija oprema takve vrste u Europi.

Jesu li svi primjerci vlakova koje je tvornica proizvodila sačuvani?

Nažalost nisu jer nije bilo interesa od strane vlasnika, HŽ-a. Tako su propale garniture motornog vlaka za uskotračnu prugu "Samoborček", a aluminijski motorni vlak, prvi takve vrste u svijetu, kad je isključen iz prometa srezan je pod zagonetnim okolnostima. Da je Gredelj bio vlasnik tih vlakova vjerujem da bi vlakovi danas plijenili pozornost turista, da li na otvorenom ili zatvorenom muzejskom prostoru. No, nažalost, u to vrijeme vlasnik nije prepoznao prave vrijednosti tih vozila jer je više bio okrenut uvozu vozila s inozemnog tržišta.

U okviru kompleksa danas je preostao tek arhiv drvenih modela za pojedine dijelove vlakova. Tisuće tih elemenata uredno su pohranjeni i označeni brojevima, a mnogi od njih stari i više od stoljeća. Sve to je odbačeno. Je li bilo pokušaja da se taj dio građe, ili bar jedan njegov dio, spasi i kakav status ima danas?

Prije bih rekao da se radi o desetcima tisuća modela koji su stvarani od 1922. godine, kada je bila sagrađena velika ljevaonica sivog lijeva, pa sve do neposredno prije preseljenja 2009. godine. To je bila iznimno velika i kompleksna građa, od minijaturnih do glomaznih modela, uredno pohranjena i zavedena u radnim knjigama. U prvim trenutcima bilo je nastojanja da se pronađe rješenje, međutim, kako sam dobio povratnu informaciju, nije bilo podrške Fakulteta strojarstva i brodogradnje. Sve se to brzo odvijalo, direktori su se mijenjali kao na traci i sva je sreća da će bar dio tih modela progovarati o prošlosti kroz instalacije umjetnika Slavka Marića, koji danas te prostore koristi za svoj atelje i od tih modela izrađuje skulpture.

Niz objekata Gredelja upisan je 2004. godine u Registar kulturnih dobara (radionica za opremu lokomotiva, radionica za opremu vagona, tokarnica i kovačnica te vodotoranj) kao dio cjelovitog industrijskog krajolika – integralnog kompleksa nekadašnje Strojarnice. Dvije godine kasnije prema rješenju iste uprave Ministarstva kulture najviša razina zaštite uskraćena je svima osim radionici za opremu kola, pa tako i vodotoranju koji je osobitost čitavog kompleksa i jedinstvena struktura u gradu.

Vodotoranj je služio za napajanje omekšanom, prokuhanom vodom parnih lokomotiva jer je prokuhana voda u sebi sadržavala manje kamenca koji bi se taložio na cijevi parnog kotla na lokomotivama. Voda kojom se punio vodotoranj isisavana je iz Save gdje je uz nasip postojalo postrojenje koje je kuhalo vodu i s pumpama pod pritiskom cijevima tlačilo vodu u vodotoranj. Na taj način znatno se produžavao rok eksploatacije parnih lokomotiva. Kasnije su sve ložionice proizvodile omekšanu vodu uz manje troškove.



Slika 3 – Vodotoranj (Saša Šimpraga, 2015.)

Tko je odgovoran za propast Gredelja? Koji su bili mehanizmi i u kojoj su mjeri slični drugim primjerima gašenja industrije?

Kad smo svi očekivali veću proizvodnju, veću zaradu i konačan izlazak iz svih ne-daća, dogodio se preokret koji ni najveći dramatičari ne bi predvidjeli u svojim filmovima. Dogodio se stečaj. Zašto? Još nitko nije ponudio iskren odgovor. Pali su u vodu svi naši planovi i očekivanja.

Tko je odgovoran za propast Gredelja? Mogu samo konstatirati da je pravo čudo što se dogodilo da strada većina industrijskih poduzeća, a da je Gredelj, koji se ot-hrvao toj zloj sudbini i doživio renesansu, bio gurnut u blato.

Je li bilo radničkog otpora procesima uništavanja?

Početak rata sustavno je uništen bilo koji oblik participacije u odlučivanju radnika u još uvijek svojim poduzećima. Otkazi, otpuštanje radnika s posla, mobilizacija i osobni problemi koji su tištili svakog pojedinca još više su ih udaljili od stvarnih problema i neizvjesne budućnosti. Tako da je u tim vremenima, kad se svatko bori za goli život, iluzorno bilo očekivati bilo kakav otpor, a kreatori naše budućnosti to su jako dobro znali i upravo u tome neotporu vidim početak pljačke i uništavanja domaće industrije.

Kako vidite budućnost bivšeg kompleksa u Strojarskoj, odnosno budućnost same tvornice na novoj lokaciji u Vukomercu? Stanje građevinskog fonda Gredelja na Trnju, od kojeg su mnoge od hala i pod formalnom spomeničkom zaštitom, je otužno.

Stari Gredelj vidim kao muzejski prostor koji će krasiti centar. Sva vrijednija urbana baština u svijetu uglavnom je u centrima gradova, očekujem da će tako biti i sa starim Gredeljom na ponos svih njegovih zaposlenika. Stanje, u kojem se trenutno nalazi lokacija stare tvornice, služi na sramotu cijele društvene zajednice, i uz manipulativno kalkuliranje što s tim lokalitetom. Ako misle o budućnosti svojega grada, neka donesu pozitivne odluke u prilog revitalizacije toga terena i zaštićene objekte sa svim pratećim sadržajima stave u neku funkciju. Treba samo odlučiti.

Izvori: Antonija Komazlić i Saša Šimpraga, <http://h-alter.org>
<http://gredelj-stanje-izmedju.tumblr.com>