

# VIJESTI

SINDIKAT  
ŽELJEZNIČARA  
HRVATSKE



RAILWAY WORKERS'  
TRADE UNION OF  
CROATIA





# Sportski susreti Sekcije mladih SŽH



# SADRŽAJ

## Vijesti

- Mi ne želimo obećanja, mi hoćemo rješenja ..... **4**
- IZ HŽ INFRASTRUKTURE** ..... **5**
- Održani skupovi radnika Financija i Računovodstva HŽ Infrastrukture ..... **5**
- Održani skupovi radnika u HŽ Infrastrukturi, upravno područje Upravljanja ljudskim potencijalima ..... **5**
- Opet nove organizacije ..... **6**
- IZ HŽ CARGA** ..... **7**
- Izvješće sa sastanka regionalnih povjerenika HŽ Carga ..... **7**
- Muke po Manevri u Sisak Capragu ..... **8**

- Pokrenut postupak sklapanja ugovora o dopunskom zdravstvenom osiguranju za radnike HŽ Carga ..... **9**
- Savez za željeznicu predstavio rad na trećoj redovitoj sjednici ..... **10**
- Borba protiv nametnute privatizacije zajedničkih i javnih dobara ..... **11**
- Započeo novi ciklus sindikalnog obrazovanja ..... **12**

## Tema broja

- Slabe točke nacionalne strategije ..... **14**

## Međunarodna suradnja

- ETF Kongres ..... **16**

## Vijesti iz sekcija

- ŽENSKA SEKCIJA** ..... **18**
- Sonjin dan ..... **18**
- Sa ženskom sekcijom SŽH u kazalište ..... **18**
- Zajedničko druženje na Sljemenu ..... **18**
- SEKCIJA MLADIH** ..... **19**
- Mladi SŽH na sportskim susretima ..... **19**

## Vijesti iz podružnica

- Održane sportske igre SŽH regije Zapad ..... **20**

## Zanimljivosti

- USKORO** ..... **21**
- Najava događaja ..... **21**
- PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA** ..... **22**
- 5 logičkih pogrešaka zbog kojih smo rjeđe u pravu nego što mislimo ..... **22**

## Riječ predsjednika



Ulazak Hrvatske kao 28. članice u Europsku uniju donosi velike i bitne promjene, iako smo Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju i prije ulaska već u velikoj mjeri bili integrirani u europske političke i gospodarske tokove.

Sve promjene, bilo pozitivne, bilo negativne neće odmah biti

vidljive u svakodnevnom životu i trebat će neko vrijeme da osjetimo njihove posljedice.

Slobodno kretanje ljudi, roba i usluga je promjena koja otvara brojne mogućnosti, ali trebat će se znati suočiti s većim pritiskom konkurencije i drugim izazovima.

Sindikata željezničara Hrvatske, može se reći od osnutka, član je međunarodnih prometnih federacija i aktivnim učesćem u njihovom radu, ali i kroz suradnju s brojnim europskim sindikatima, pratio je promjene u svjetskom i europskom prometnom sektoru i učio je na iskustvu drugih.

SŽH je hrvatski, ali već odavno u punom smislu i europski sindikat. Veliko je pitanje da li će preostala HŽ društva ne samo postati europska poduzeća nego i ostati hrvatska.

Uz čestitke i dobrodošlicu predstavnicima europskih institucija skretali su Hrvatskoj pozornost na potrebu daljnjeg napretka posebno u jačanju socijalnog dijaloga. Vladu RH podsjećali su na važnost uključivanja socijalnih partnera u javnu raspravu o zakonskim prijedlozima od samog početka procesa i pozivali je da osigura istinski i sadržajni dijalog sa socijalnim partnerima.

Kako socijalni dijalog utječe na radne uvjete? Kako su oni međusobno povezani? SŽH se zalaže za socijalni dijalog sposoban prepoznati problem koji se tiče radnih uvjeta ili ukazati na preventivne mjere odnosno provesti ih prije nego se problem uopće pojavi.

Kultura poslovanja zasnovana na uključenosti i sudjelovanju radnika te uzajamno povjerenje među partnerima ključni su faktori uspješnosti.

Nadajmo se da će takva kultura poslovanja zavladata i željezničkim sektorom 28. članice Europske unije. ■

ZORAN MARŠIĆ

### LIST VIJESTI SŽH

Izlazi kvartalno

### IZDAVAČ

Sindikata željezničara Hrvatske

### ZA IZDAVAČA

Zoran Maršić, predsjednik SŽH

### UREDNIKA

Katarina Mindum

### ADRESA

Trg Francuske Republike 13, 10000 Zagreb

### TELEFONI

01/370 75 81 Žat: 855/ 35 29

### FAX

01/370 24 24

### E-MAIL

szh@szh.hr

### GRAFIČKO OBLIKOVANJE I TISAK

Brankograf



## Mi ne želimo obećanja, mi hoćemo rješenja!

Tristotinjak članova Sindikta željezničara Hrvatske uz podršku kolega i simpatizera krenulo je 15. svibnja 2013. u 12.30 u prosvjednoj povorci od zagrebačkog Glavnog kolodvora prema Markovom trgu. Bio je to prosvjed upozorenja, jer ne uspostavi li se socijalni dijalog i ne krene li se s rješavanjem nagomilanih problema, najavljene su znatno opsežnije akcije.

Iako ministar prebacuje odgovornost na uprave društava i upućuje sindikate da partnere za razgovor mogu (uzalud) tražiti samo u upravama HŽ društava, općepoznata je činjenica da te uprave nemaju autonomiju u poslovnim odlukama.

Zbog upitnih posljedica restrukturiranja kakvo je u tijeku, SŽH najavljuje da neće čekati da poduzeće ode u stečaj i tek onda izaći na ulice. To je naš posao, naš kruh i zato smo spremni na borbu. ■

SŽH najavljuje da neće čekati da poduzeće ode u stečaj i tek onda izaći na ulice.

## ■ IZ HŽ INFRASTRUKTURE

### Održani skupovi radnika Financija i Računovodstva HŽ Infrastrukture

Stupanje na snagu novog Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o.

1. ožujka bio je jedan od povoda nedavno završenih skupova radnika Financija i Računovodstva. Kao i kod prethodnih i primjenom ovog Pravilnika, u navedenim poslovima nastavlja se trend značajnog smanjenja kadrova, a samim time ugrožava se socijalni i gospodarski položaj radnika.

Podjelom na regije, gašenjem PO Ploče, Pula, Ogulin, Slavonski Brod, Osijek, Varaždin i Zagreb, razdvajanjem poslova Financija i Računovodstva u dvije samostalne cjeline, odlaskom uz poticajne otpremnine dovedeni smo gotovo do minimuma potrebnog za funkcioniranje. Daljnja centralizacija poslova dovodi do neravnomjernog

opterećenja dijela radnika, a sustavnim zanemarivanjem željeznice na državnoj razini definitivno dolazi do besperspektivnosti određenih dijelova Lijepa naše.

Privremeno je iskazan i višak zaposlenika u našim poslovima, no zahvaljujući potpisivanju i stupanju na snagu 3. aneksa Kolektivnom ugovoru, navedenim se radnicima neće tijekom 2013. godine otkazivati ugovori o radu iz poslovno uvjetovanih razloga.

Odaziv po regijama, izuzev dijela radnika Računovodstva u Direkciji, bio je odličan, baš kao i zainteresiranost radnika za trenutačno stanje, ali i za planove poslovanja HŽ Infrastrukture d.o.o. u idućem periodu. Ono što je

dobitno plijenilo pažnju bilo je pregovaranje o 5. aneksu KU kojim je potrebno konačno definirati cijene sata rada za nova radna mjesta.

Posebnost u ovoj sezoni održavanja skupova jest da se rukovodni kadar odazivao na sve pozive i aktivno sudjelovao u raspravama, kao i glavni povjerenici SŽH u Zagrebu i na terenu.

Svoj ništa manje važan doprinos sveobuhvatnom informiranju radnika, dao je glavni tajnik SŽH, Mladen Joja, koji je kao logistika posljednjih tjedana proputovao zajedno sa mnom cijelu Hrvatsku. ■

SNJEŽANA STANIĆ,  
sindikalna povjerenica SŽH  
u funkciji Radničkog vijeća

### Održani skupovi radnika u HŽ Infrastrukturi, upravno područje Upravljanja ljudskim potencijalima

Sindikata željezničara Hrvatske je u HŽ Infrastrukturi d.o.o. u upravnom području Upravljanja ljudskim potencijalima kao većinski sindikat imenovao sindikalnu povjerenicu u funkciji Radničkog vijeća. Skupovi radnika organiziraju se manje-više redovito (dva puta godišnje), već četvrtu godinu zaredom. U tijeku je održavanje prvoga od dva ovogodišnja kruga skupova radnika.

Sindikalna povjerenica u funkciji Radničkog vijeća Gordana Dömötörffy, dipl. ing. saziva i organizira skupove radnika na kojima su ispred poslodavca prisutne: rukovoditeljica područja gđa Gordana Vukčević i šefica Službe za obračun plaća gđa Marina Stepančec.

Prvi krug skupova započeo je u Zagrebu gdje je bio zabilježen vrlo mali odaziv radnika. Razlog?! Kolegice su ili jako dobro informirane pa nisu imale potrebu čuti informacije koje se na skupu razmjenjuju ili sve znaju, pa

nisu ni trebale nešto pitati ili, kao što sam čula jedan komentar - svoje pojavljivanje na skupu doživljavaju kao opredjeljenje za sindikalno predstavljanje i djelovanje, što u ovo vrijeme nije baš popularno. Skupovi su nastavljeni u Varaždinu za radnike grupa iz Koprivnice i Varaždina. Tu je odaziv bio vrlo dobar, a razgovor i diskusije konstruktivne.

Sljedeći skup je bio u Rijeci. Prisutni su bili radnici iz Rijeke, Ogulina i Pule. Odaziv je bio stopostotan, diskusija konstruktivna i u pozitivnom ozračju. Skup u Vinkovcima također je bio vrlo brojčan, ali atmosfera više nije bila tako opuštana, jer na tom području postoji naglašeniji problem potencijalnoga tehnološkog viška u Službi za obračun plaća, gdje je već nekoliko kolegica zbrinuto u Željezničkom fondu po prošloj organizaciji, a i sada ih je još nekoliko bez ugovora o radu. Nastoji se pronaći zadovoljavajuće rješenje rasporedom na druge poslove ili poti-

cajnom otpremninom.

Osim već spomenutog najvećeg i najbolnijeg problema potencijalnog viška radnika u Službi za obračun plaća, prema sadašnjoj organizaciji i sistematizaciji naslućuje se sljedeći krug izlistavanja viška zbog izdvajanja oko 800 radnika u Pružne građevine. To utječe na smanjenje normativa za pojedinog referenta (oko 300 radnika/referent) u Službi za obračun plaća i Službi za radnopravne poslove, a pred nama je i najavljen nova organizacija koja će neminovno dovesti do novog smanjenja broja radnika. Sljedeći problem u svakodnevnom radu je manjak i neisporučivanje naručenoga potrošnog materijala, stara i spora računala, nedostatan broj i česti kvarovi printera, telefaks uređaja, loš i dotrajali uredski namještaj te prokišnjavanje i vlažni zidovi uredskih prostorija. ■

GORDANA DÖMÖTÖRFFY,  
dipl. ing., sindikalna povjerenica SŽH  
u funkciji Radničkog vijeća

# Opet nove organizacije

Dana 10. lipnja 2013. godine zaprimili smo novi Prijedlog o organizaciji i sistematizaciji u društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. Kao i svaki put i sada je SŽH reagirao i poslao svoje primjedbe na dokument koji je predložen.

U isto vrijeme zatražili smo i sastanak s predstavnicima poslodavca kako bismo dobili odgovore na pojedine nelogičnosti koje su prisutne u najnovijem prijedlogu pravilnika. Sastanku su se odazvali predstavnici Sindikata infrastrukture HŽ-a, Sindikat željezničara Hrvatske te predstavnici poslodavca po pojedinim djelatnostima, dok predstavnici Sindikata

prometnika vlakova nisu željeli prisustvovati tvrdeći da ionako nema smisla prisustvovati takvom skupu.

Sastanak je održan 20. lipnja u prostorijama Poslodavca pa iako nismo zadovoljni ishodom, u prilogu vam šaljem izvod zapisnika koji se odnosi na naše primjedbe, kako biste i dalje mogli upućivati svoje primjedbe jer ni jedan dokument, pa ni ovaj, nije „sveta krava“ i sve je podložno promjenama uz pravu argumentaciju. ■

BRANKO KREŠ,  
dopredsjednik za područje  
HŽ Infrastrukture

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE  
Trg Francuske republike 13  
HR-10000 Zagreb

## ZAPISNIK

Broj: 221/13  
Datum: 19. 7. 13

sa sastanka predstavnika poslodavca (HŽ Infrastruktura d.o.o.) i Sindikata infrastrukture HŽ, Sindikata prometnika vlakova Hrvatske i Sindikata željezničara Hrvatske o prijedlogu novoga Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o.

Konstatira se da je, postupajući prema Odluci Uprave, Upravljanje ljudskim potencijalima dostavilo imenovanim sindikatima na savjetovanje prijedlog spomenutog pravilnika te da su u zakonskom roku dostavljena očitovanja Sindikata prometnika vlakova Hrvatske, Sindikata željezničara Hrvatske i Sindikata infrastrukture HŽ.

Na temelju zahtjeva Sindikata željezničara Hrvatske, a nakon provedenog postupka savjetovanja sukladno članku 149. stavku 1. Zakona o radu o prijedlogu novog Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o., poslodavac je organizirao sastanak dana 20. lipnja 2013. godine s početkom u 11.00 sati, kako bi predstavnicima sindikata omogućio dodatne odgovore i obrazloženja vezana uz prijedlog navedenog pravilnika.

Sastanku prisustvuju:

1.	Tihomir Španić	-	HŽ Infrastruktura d.o.o.
2.	Gordana Vukčević	-	HŽ Infrastruktura d.o.o.
3.	Damir Čavar	-	HŽ Infrastruktura d.o.o.
4.	Mara Drmić	-	HŽ Infrastruktura d.o.o.
5.	Branko Kreš	-	Sindikat željezničara Hrvatske
6.	Zdenko Šarčević	-	Sindikat željezničara Hrvatske
7.	Mladen Joja	-	Sindikat željezničara Hrvatske
8.	Tomislav Špoljarević	-	Sindikat infrastrukture HŽ
9.	Rade Prosenjak	-	Sindikat infrastrukture HŽ
10.	Zdravko Kučinić	-	Sindikat infrastrukture HŽ

Konstatira se da predstavnici Sindikata prometnika vlakova Hrvatske nisu pristupili današnjem sastanku po pozivu poslodavca.

Rukovoditeljica Nabave Mara Drmić očituje se na primjedbe koje se odnose na poslove nabave kako slijedi:

1. Primjedbe dostavljene od Sindikata željezničara Hrvatske, a koje se odnose na upravno područje Nabava ne prihvaćaju se iz razloga što je temeljem prijedloga pokazatelja i mjerljivih aktivnosti s izračunom potrebnog broja izvršitelja u Službi za skladišno poslovanje po regijama predloženi broj izvršitelja za sva skladišta, pa i za regiju Sjever, je odgovarajući.

Direktor Organizacije i regulacije prometa Tihomir Španić očituje se na primjedbe koje se odnose na poslove organizacije i regulacije prometa kako slijedi:

1. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da broj izvršitelja na radnom mjestu skretničara u kolodvoru Virovitica ostane 10 se ne prihvaća jer će prema novoj organizaciji rada u kolodvoru Virovitica jedno rano mjesto skretničara raditi permanentno dok će drugo radno mjesto raditi s prekidom. Zbog toga je u kolodvoru Virovitica predviđeno 8 izvršitelja na radnom mjestu skretničara. Taj broj izvršitelja dovoljan je za izvršavanje svih radnih operacija na navedenom radnom mjestu uzevši u obzir današnji intenzitet prometa i rad kolodvora.

2. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da broj izvršitelja na radnom mjestu skretničara u kolodvoru Špišić Bukovica bude 5 umjesto 2. Organizacijom je predviđeno 3, a ne 2 radna mjesta u tom kolodvoru, što je zadovoljavajući broj izvršitelja s obzirom na ss-uređaje u odnosnom kolodvoru i intenzitet prometa. Prijedlog se ne prihvaća.

3. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da se broj izvršitelja na radnom mjestu skretničar-kolodvorski radnik u kolodvoru Zadar promijeni u isti broj izvršitelja na radnom mjestu skretničar. Prijedlog se ne prihvaća budući da opis poslova radnoga mjesta skretničar-kolodvorski radnik odgovara poslovima koje izvršitelji na tom radnom mjestu rade u kolodvoru Zadar.

4. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da se osigura nesmetani rad u RJOIRP Centar, a s tim u vezi predlaže se zadržati postojeću sistematizaciju radnih mjesta s istim brojem izvršitelja. Prijedlog se ne prihvaća jer se u pojedinim kolodvorima sa više radnih mjesta prometnika vlakova uvodi ograničeno radno vrijeme na drugom radnom mjestu.

5. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da se broj izvršitelja na radnom mjestu prometnik vlakova u kolodvoru Karlovac ostane isti kao i u prethodnoj organizaciji. Prijedlog se ne prihvaća budući da je smanjenje broja radnih mjesta prometnika vlakova u kolodvoru Karlovac u primjeni sa 2. izmjenama Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o. te je u međuvremenu rad u kolodvoru organiziran uz manji broj radnih mjesta prometnika vlakova i organizacija rada je prilagođena toj situaciji. Takva organizacija rada u kolodvoru nije se negativno odrazila na izvršenje voznog reda i izvršenje tehnološkog procesa rada u kolodvoru.

6. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da broj izvršitelja na radnom mjestu prometnik vlakova u kolodvoru Škriljevo ostane isti kao do sada. Prijedlog se ne prihvaća s obzirom da intenzitet prometa i količina rada u kolodvoru nije takva da bi zahtijevala permanentno zaposjednuta dva radna mjesta prometnika vlakova.

7. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da se broj izvršitelja na radnom mjestu rukovatelj manevre u Regionalnoj jedinici Organizacije i regulacije prometa Zapad poveća sa 5 na 6. Prijedlogom nove organizacije predviđeno je 5 izvršitelja na navedenom radnom mjestu što predstavlja potreban broj izvršitelja na dotičnom radnom mjestu koje je permanentno zaposjednuto (4,76 – Prilog 7. KUHŽ) te se s obzirom na navedeno prijedlog ne prihvaća.

8. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske da broj izvršitelja na radnom mjestu prometni telegrafist-teleprinterist u RJOIRP Istok ostane 3. Prijedlogom nove organizacije u RJOIRP Istok predviđena su 3 izvršitelja na radnom mjestu telegrafist-teleprinterist.

Očitovanje na primjedbe koje se odnose na Ekonomsko-financijsko područje, Računovodstvo:

1. Primjedba Sindikata željezničara Hrvatske koja se odnosi na radno mjesto 5360 – samostalni referent za računovodstvo da stupani stručne sreme bude VŠS/SSS se prihvaća.



## ■ IZ HŽ CARGA

# Izješće sa sastanka regionalnih povjerenika HŽ Carga

U Zagrebu 6. lipnja 2013. održan je sastanak regionalnih povjerenika HŽ-Carga koji je imao razinu važnosti pododbora, tj. dogovoreno je da sve buduće bitne odluke vezano uz HŽ-Cargo od strane SŽH budu usuglašene na ovakvim sastancima, gdje uz predsjednika i dopredsjednika SŽH za Cargo i TPV, sudjeluju regionalni predstavnici područja rada za HŽ Cargo te ostali istaknuti sindikalni dužnosnici u HŽ Cargu. Time se daje velika samostalnost u donošenju odluka, ali isto tako raste i njihova odgovornost. Na dnevnom redu su bili trenutačno gorući problemi u HŽ Cargu te oni iz bliske budućnosti.

Rok za obvezujuće ponude za privatizaciju ili strateško partnerstvo u HŽ Cargu je do 21. lipnja 2013. no do današnjeg datuma nije dospjela ni jedna ponuda što povećava mogućnost da se uopće ne pronađe strateški partner ili potencijalan kupac.

Problem isplate plaće se svakim mjesecom povećava jer svaki mjesec, nakon svih zbrojenih prihoda, nedostaje 5 do 6 milijuna kuna za isplate. Uprava izvodi raznorazne akrobacije da bi namaknula navedeni iznos, bilo kreditnim zaduženjem bilo avansnim uplatama korisnika prijevoza. Takav je slučaj i s plaćom koja se treba isplatiti u ovom mjesecu. Zaključak je da je trenutačno stanje dugoročno neodrživo.

Prijedlog Pravilnika o organizaciji i

sistematizaciji još nije dan na savjetovanje socijalnim partnerima.

Upravi HŽ Carga je poslan napatuk Vlade o potrebi smanjenja troškova radnika za 10% te se tragom toga otvaraju pregovori o izmjenama Kolektivnog ugovora. Dogovor je da se ne diraju cijene sata rada i platni razredi već da se uštede pokušaju ostvariti na drugim stavkama koje spadaju pod trošak radnika.

Zadnju ponudu poslodavca za sporazumni raskid ugovora uz poticajnu otpremninu potpisala su 102 radnika. Novost je da će se unatoč isteku roka za podnošenje zahtjeva odobravati pojedinačni slučajevi radnika koji žele potpisati sporazumni prekid radnog odnosa, a zakasnili su predati zahtjev po zadnjem danom roku. Cargo se više ne može kreditno zaduživati kako bi osigurao sredstva za otpremnine niti Vlada više može biti jamac takvim kreditima. U fondu trenutačno nema ni jednog Cargo djelatnika.

Po riječima direktora tehnologije optimalan broj djelatnika u Cargu bio bi od 2100 do 2200. Dugoročni planovi do 2017. predviđaju broj od oko 1100 djelatnika ali taj broj je pod velikim upitnikom zbog mnoštva preduvjeta koje bi trebalo ostvariti kako bi se moglo funkcionirati s tim brojem radnika. Trenutačno stanje u Cargu je oko 2800 djelatnika.

Administrativnom pogreškom na platnim listama za mjesec travanj nisu unese-

ni uplaćeni doprinosi za beneficirani radni staž, zbog čega su proizašle krive informacije da ih poslodavac ne uplaćuje. Svaki radnik koji to želi može zatražiti i dobiti ispravljenu listu plaće u obračunskoj službi.

Održan je sastanak sa svim sindikatima koji djeluju u HŽ Cargu i zaključeno je da su ostali sindikati začahureni u svojim sadašnjim pozicijama te nisu voljni sudjelovati u eventualnim štrajkovima. Jedino je Sindikat strojovođa potvrdio da će stupiti u štrajk ako se ostvare zakonski preduvjeta za štrajk.

Nazočni:

- predsjednik SŽH, Zoran Maršić
- dopredsjednik SŽH za HŽ Cargo, Želimir Halić
- dopredsjednik SŽH za TPV, Dražen Drk
- član pregovaračkog odbora, Ines Savnik
- regionalni predstavnici područja rada za HŽ Cargo
  - Regija 1 Željko Blažan
  - Regija 2 Zvonko Prvan
  - Regija 3 Zoran Anušić
  - Regija 4 Ivan Grgurić
  - Regija 5 Ivan Komadina
- glavni povjerenik TPV Varaždin, Tihomir Sagata ■

ŽELJKO BLAŽAN,  
regionalni predstavnik područja rada  
za HŽ-Cargo



# Muke po manevri u Sisak Capragu

**K**olodvor Sisak Caprag za sve djelatnike na željeznici od uvijek je bio sinonim za teretni prijevoz. Dva industrijska giganta INA - Rafinerija nafte Sisak i nekadašnja Željezara Sisak a sada ABS smješteni su u neposrednoj blizini kolodvora. Za sav njihov prijevoz željeznicom Sisak Caprag je bio otpremni kolodvor, a ujedno i odredišni za sve pošiljke njima namijenjene. Više od pedesetak godina prije milijuni vagona s robom otpremljeni su a također i dopremljeni za navedenu industriju te brojne druge poslovne subjekte koji su se nalazili i nalaze se u blizini. Sve to vrijeme radno mjesto koje je najaktivnije sudjelovalo u procesima rada i bilo, kako nekada tako i sada možda najopterećenije poslom, radno je mjesto manevrista.

Podjelom HŽ-a na zasebna društva manevristi u Capragu su pripali HŽ Cargu. Unatoč sumnjama nadali smo se svi da će podjelom HŽ-a cijeli sustav krenuti na bolje i da ćemo se kao tvrtka razvijati u pozitivnom smjeru, u HŽ Carguu to se nažalost nije dogodilo. Manevrstima u Capragu kao i ostali radnici Carga više ne dobivaju plaću na vrijeme, ona kasni svakog mjeseca sve više i više. Stečaj, privatizacija, brojni prijedlozi pravilnika o organizaciji te liste tehnološkoga viška radnika u kojima mnoge stvari nemaju smisla niti smisao više nije bi-

tan. Zbog svega navedenoga manevrista u Capragu se trenutačno osjeća gotovo kao posljednji Mohikanac. Većina njih rade na željeznici trideset i više godina te su živi svjedoci putovanja kroz vrijeme u kojem je sadašnjost loša, možda i najgora, a budućnost neizvjesna iako je trebalo biti drukčije.

Prije nego su počeli brojni prijedlozi pravilnika o organizaciji manevarski radnici u Capragu su imali problema s nepopunjenom sistematizacijom radnih mjesta. Sistematizacijom je bilo predviđeno 16 manevrista i 5 rukovatelja manevrom, smjenski rad u sastavu 1/3 (ruk.man-man) dok na terenu to nije bio slučaj. Odlaskom u mirovinu, gubitkom zdravstvene grupe, broj radnika se sve više smanjivao dok novih radnika koji bi popunili upražnjena radna mjesta nije bilo. Iako je bio raspisan i natječaj za zapošljavanje novih manevarskih radnika kako bi se popunila sistematizacija i nadoknadio kronični manjak manevrista na kolodvoru, dolaskom sadašnje uprave na čelo tvrtke natječaj je poništen. Krenulo se u takozvanu reorganizaciju koja u Capragu nije donijela ništa dobrog. Već nekoliko godina manevra u Capragu radi u sastavu 1/1 (ruk.man-man), s opsegom posla koji ima Caprag i sa svojim specifičnostima, rad sa samo jednim manevristom čini se nemoguć, međutim iako smo mislili da

ne može gore nažalost ni to nije točno. Posljednjim prijedlogom pravilnika o sistematizaciji u Capragu su u potpunosti ukinuti rukovatelji manevre, dakle cjelokupan manevarski rad bi se sveo na jednog jedinog manevrista. Iako se tim istim prijedlogom sistematizacije predviđa rad devet manevrista ukupno, što bi bilo dovoljno za rad u sastavu 0/2 (ruk.man-man), istina je malo drugačija.

Dvojica manevrista umorni od borbe s vjetrenjačama i razočarani u cijeli sustav potpisali su sporazumni prekid radnog odnosa s poslodavcem. Iako nisu ni tehnološki višak niti imaju uvjete za bilo kakvu mirovinu, odlaze nakon više od trideset godina provedenih na poslovima manevrista. Druga dvojica manevrista koja su po struci tehničari za željeznički promet te imaju položene stručne ispite za rad na radnom mjestu







transportnog skladištara i rad na visini (koji je neophodan za rad u INA-Raf.) rade privremeno ali zapravo stalno, na radnom mjestu transportnog skladištara budući da je situacija za navedeno radno mjesto jednaka kao i s manevristima, kroničan nedostatak radnika. Kad se sve zbroji i oduzme, na kolodvoru za rad ostaje 4 manevrista i 4 ruk. manevre, što još nije konačan broj jer poslodavac želi ukinuti radno mjesto ruk. manevre u potpunosti.

Koji je zapravo opseg posla i što to točno rade manevristi u Capragu? Pona najprije tu je Rafinerija naša najveća stranka za koju se svakodnevno otpremaju i dopremaju kompletni vlakovi s naftnim prerađevinama, već tu dolazi do dodatnih problema jer jedan manevrist i ruk. manevre (kojeg poslodavac želi ukinuti) ne mogu manevrirati sa 20 ili 30 vagona odjednom, niti to propisi dopuštaju niti je to jednostavno u fizičkom smislu. Na kolodvorima Sunja i Volinja, koji pripadaju pod područni centar Sisak Caprag, svakodnevno se utovaraju trupci a sve manevarske radnje vezane uz dopremu praznih i otpremu utovarenih vagona vrši manevarsko osoblje iz Capraga. Kako je granični kolodvor Volinja udaljen gotovo pedesetak kilometara od Capraga, navedene radnje vremenski traju i do pola ukupnoga radnog vremena. Nakon prelaska dijela Vuče vlakova u Cargo postala je svakodnevna pojava da manevrist kao pratitelj putuje na teretnim vlakovima u smjeru kolodvora Volinja jer na pruzi od Capraga do Volinje mora biti dvoposjed. Većina vlakova za Bosnu ili iz Bosne koji idu preko graničnog prijelaza Volinja, iako su samo u tranzitu, u Capragu se zaustavljaju i rasformiraju te poslije ponovno formiraju i nastavljaju dalje, što naravno iziskuje i rad manevre. Ovih dana je s radošću dočekana vijest o otvaranju nove čeličane u bivšoj Željezari Sisak a sada ABS-Sisak i planovima proizvodnje od 27 000 tona specijalnih čeličnih legura mjesečno, koji bi se većinom prevozio željeznicom. Za trenutačni broj radnika u Capragu posla ne manjka a bit će ga još i više, samo jednostavno to sve nema više tko raditi jer nema ljudi a poslovne ponude

u Capragu se samo šire. Dvije industrije koje imaju svoje manevarske lokomotive i svoje manevarske radnike žele da sav njihov manevarski rad preuzme HŽ-Cargo i u Ina-Rafineriji i u ABS-u Sisak. Trenutačno su u tijeku pregovori i samo se nadamo da u našoj upravi ovu priliku za širenjem poslovanja i dodatnom zaradom neće nadjačati neizrecivo velika želja za smanjivanjem opsega posla te otpuštanjem radnika. Za navedeni posao bilo bi neophodno 15 do 20 novih manevrista.

Sisak Caprag je kolodvor koji je kroz cijelu svoju povijest, pa tako i sada, željeznici donosio samo profit i veliku zaradu a ne gubitak, no zauzvrat smo dobili maćehinski odnos poslodavca. Manevarske radnje po noći se odvijaju u potpunom mraku, niti jedne žarulje a kamoli reflektora nema da olakša posao kako manevristima tako i pregledačima vagona te ostalima koji sudjeluju u procesu rada, a intenzitet je takav da po noći posla ima i više nego po danu, što je i logično za teretni promet. Dok neki kolodvori bespotrebno svijetle kao tvornice žarulja, u Capragu potpuni mrak - a tu se itekako radi po noći, mnogo je još takvih primjera.

Jednak je odnos prema manevristima, radnicima koji rade najopasniji i fizički najteži posao na željeznici uopće. Na manevri se zdravlje brzo troši a kad se potroši i izgubi prva zdravstvena grupa, manevrist danas zna da je izgubio i posao i da će mu to biti nagrada za trideset i više godina rada u tvrtki u kojoj je i potrošio svoje zdravlje na tom teškom i opasnom poslu. Ukidanjem radnog mjesta transportnog radnika koje je imalo svoju funkciju i koje se moglo još i mnogo bolje iskoristiti, a koje je bilo služilo tomu da se radnici nakon gubitka zdravstvene grupe smjeste na manje zahtijevno radno mjesto, nestala je na neki način i zadnja slamka spasa za ljude koji su ostavili svoje zdravlje na željeznici. A da bi se zdravlje izgubilo i prije nego je uobičajeno, u velikoj mjeri pomaže i poslodavac, pa su tako zimske zaštitne cipele s plastičnim đonom više opasne po život nego zaštita od bilo čega. Njihov efekat na temperaturama ispod nule je da su kao skije na ledu i autor ovog teksta već se dva puta poskliznuo pod lokomotivu u pokretu ali eto preživjelo se nekako. Možda navedene cipele i nisu skliske na parketu u nekom grijanom uredu ali između tračnica su upravo i jedino to. Nećemo dalje spominjati kabanice koje puštaju vodu, vjetrovke koje ne štite od vjetra, nečišćene i neprohodne manevarske staze, već ćemo završiti ovaj tekst s jednom pozitivnom stvari.

Nakon više od pet godina čekanja i rušenja dotadašnjega pješačkog nathodnika, tzv. „pasarele“ na kolodvoru Sisak Caprag, konačno su počeli radovi na izgradnji novoga pješačkog nathodnika. Kako je kolodvor pozicioniran tako da većina putnika dolazi sa suprotne strane kolodvorske zgrade, prelaženje preko svih kolosijeka i preskakanje preko teretnih vagona kako bi se došlo do putničkog vlaka bilo je svakodnevno. U tom vremenu bilo je dosta nezgoda, prignječene odbojnicima vagona, podletavanje putnice pod nadolazeći vlak. Čak je zabilježen i slučaj u kojem je putnica prelazila preko vagona vlaka koji se upravo pokretao, te umjesto putničkim do Zagreba otišla teretnim vlakom za Sunju, nije joj bilo baš ugodno s obzirom na to da je bilo pet ujutro i zimsko doba na otvorenom vagonu, ali na svu sreću prošla je bez ozljeda. Sve to ne bi se trebalo više događati izgradnjom pješačkog nathodnika, što će u konačnici i manevristima olakšati manevarske radnje budući da su do sada morali paziti na neodgovorne putnik više nego na sebe. ■

ŽELJKO BLAŽAN,  
povjerenik područja rada Cargo,  
podružnica Sisak

## Pokrenut postupak sklapanja ugovora o dopunskom zdravstvenom osiguranju za radnike HŽ Carga

Dana 04. srpnja 2013. Uprava HŽ Carga odgovorila je na dopis Sindikata željezničara Hrvatske (broj 258/13), kojim je zatraženo poštivanje Kolektivnog ugovora i sklapanje dopunskog osiguranja za radnike HŽ Carga.

Uprava je pokrenula postupak javne nabave za uslugu osiguranja dopunskog zdravstvenog osiguranja radnika.

Po okončanju postupka javne nabave s odabranim ponuditeljem biti će sklopljen ugovor o dopunskom zdravstvenom osiguranju za 2778 radnika HŽ Carga za razdoblje od 1 (jedne) godine, te će radnici u kontinuitetu ostvarivati pravo sukladno KU. ■

ŽELIMIR HALIĆ,  
dopredsjednik za područje HŽ Cargo

## Savez za željeznicu predstavio rad na trećoj redovitoj sjednici

Treća redovita skupština Saveza za željeznicu i sjednica Kruga za potporu imala je radni svečani karakter. U radnom dijelu dan je izvještaj o brojnim aktivnostima i konkretnim rezultatima djelovanja Saveza kao partnera ne samo u nacionalnim već i u EU projektima. Uglavnom putem istraživačkih projekata provedena su brojna istraživanja te je stvorena dodana vrijednost za unapređenje putničkog i teretnoga željezničkog i ostaloga javnog prijevoza. Na sjednici je Savezu za željeznicu službeno pristupila i tvrtka PrometPlus d.o.o.

Na početku skupštine govorio je Nikola Ljuban, član uprave HŽ Infrastrukture. Istaknuo je dobru suradnju Saveza za željeznicu i HŽ Infrastrukture te je govorio o velikim projektima obnove hrvatskih pruga, naročito koridorskih pravaca na



koje se u idućem razdoblju stavlja na glasak. Osim svih aktivnosti koje Savez čini pomažući unapređenju željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj, gosp. Ljuban je pozvao Savez za pomoć u aktivnostima vezanim uz Hrvatski željeznički muzej. Slavko Štefičar, glavni koordinatorski Saveza odgovorio je gosp. Ljubanu kako će Savez rado pomoći u aktivnostima vezanim uz rad muzeja te kako je Savez resornom Ministarstvu već predložio da zaštita željezničke tehničke i arhitektonске baštine uđe u novu prometnu strategiju koja je u izradi.

Glavni koordinatorski predstavio je rad Saveza od lipnja 2012. do lipnja 2013. godine. Radni program Saveza za to razdoblje razrađen je u sedam cjelina, pa se na njima temeljio i sam izvještaj. Cjeline su sljedeće: integrirani prijevoz putnika, intermodalni prijevoz tereta, infrastruktura, EU projekti, marketing Saveza za željeznicu te ostale aktivnosti i financiranje aktivnosti Saveza.

Na samom početku Štefičar je istaknuo kako je Savez zajedno s austrijskom tvrtkom VerkehrPlus iz Graza osnovao u Hrvatskoj tvrtku PrometPlus d.o.o. kojoj je cilj stvarati kvalitetna prometna rješenja. Udjeli u poduzeću su 50:50. U veljači 2013. stručno usavršavanje u Savezu započela je i mlada inženjerka željezničkog prometa Marina Sučić.

Savez za željeznicu aktivno se s predstavnicima Grada Zagreba, Krapinsko-zagorske i Zagrebačke županije uključio u rad za donošenje novih zakonskih rješenja koja bi bila osnova za uvođenje integriranoga javnog prijevoza u regijama diljem Hrvatske. Zahvaljujući pomoći sindikata članova Saveza Slavko Štefičar postao je članom sektorske radne grupe za gradski, prigradski i regionalni promet pri izradi nove prometne strategije Republike Hrvatske. Na osnovi dosadašnjeg rada sektorske grupe i razgovora s konzultantima opravdano je očekivati da će IPP biti prepoznat kao strateški cilj u novoj prometnoj strategiji. Izvjesno je da će i projekti vezani uz IPP biti prihvatljivi za sufinanciranje iz EU fondova.

Savez je ostvario i brojne promotivne aktivnosti vezane uz Integrirani prijevoz putnika od kojih se najviše ističu izdavanje brošure „Mobilnost građana Hrvatske s primjerima iz Varaždinske županije“, te izrada promotivnog filma za integrirani javni prijevoz. Oboje su financirani iz projekta „Klasteri – zajedno do uspjeha“ Ministarstva poduzetništva i obrta gdje je Savez sudjelovao kao partner s Klasterom intermodalnog prijevoza iz Rijeke.

Na području intermodalnog transporta Savez je zajedno s Klasterom intermodalnog prijevoza iz Rijeke suorganizirao stručni skup o intermodalnom prijevozu u rujnu prošle godine u Zagrebu. Savez je pomogao i pri izradi studije za sufinanciranje prijevoza tereta željeznicom iz EU fonda Marco Polo II. Projekt je uspješno napravljen, a članica Saveza AGIT d.o.o. potpisala je ugovor o sufinanciranju. Vezano uz revitalizaciju industrijskih kolosijeka, u sklopu projekta „Klasteri – zajedno do uspjeha“ provedeno je istraživanje tržišta za potrebu gradnje novih i osuvremenjivanje postojećih industrijskih kolosijeka.

Terensko istraživanje provedeno je u suradnji s HŽ-Cargom d.o.o. te će poslužiti za daljnje aktivnosti oko revitalizacije industrijskih kolosijeka u RH. Vezano uz poboljšanje željezničke prometne infrastrukture, Savez je sudjelovao na ministarskoj konferenciji SEETO-a u Zagrebu te na međunarodnoj u Mariboru, o budućnosti prometnog koridora Beč – Graz – Maribor – Krapina – Zagreb. Također je prisustvovao na skupovima u organizaciji HDŽI-a i HŽ Infrastrukture, gdje se predstavljala nova brza pruga Zagreb – Rijeka, i to u Rijeci i Karlovcu. Savez je s partnerima u veljači uspješno okončao dvogodišnji projekt USEmobility. Savez trenutačno sudjeluje u dva EU projekta. Prvi od njih je LivingRAIL, projekt koji istražuje načine kako bi elektrificirana željeznica trebala pridonijeti većoj kvaliteti života u Europskoj uniji do 2050. godine. Projekt vodi vodeći njemački znanstveni institut Fraunhofer, a u projektu su još partneri i brojni vodeći instituti i sveučilišta iz Španjolske, Italije, Austrije i Velike Britanije.

U projektu ACROSSEE Savez je jedan od 28 partnera iz čak 13 zemalja jugoistočne Europe. Projekt istražuje kako olakšati carinske procedure u jugoistočnoj Europi i povećati protočnost tokova roba, naročito željeznicom.

SZŽ se uključio i kao partner u projekt cjeloživotnog učenja u sklopu EU programa cjeloživotnog učenja – Leonardo da Vinci. Na kraju službenog dijela sjednice Savezu je pristupila tvrtka PrometPlus, a ugovor su potpisali članovi uprave tvrtke Ivan Šimunc i Markus Frewein. ■

BRANKO KREŠ  
predsjednik Saveza  
za željeznicu

# Borba protiv nametnute privatizacije zajedničkih i javnih dobara

## Prema budućnosti zajedničkih dobara

Otkad su oštre mjere štednje uvedene širom Europe kao navodni odgovor na višestruku krizu, koordinirani je pritisak prema privatizaciji na Starom kontinentu postao više nego evidentan. Predvođen Trojkom (Europska komisija, MMF i Svjetska banka), koja od zemalja pogođenih krizom zahtijeva privatizaciju ostatka javnog sektora kao uvjet dobivanja novih zajmova, ovaj proces produbljuje krizu u tim zemljama, ali uvodi i novi oblik ropstva i ovisnosti ekonomski manje razvijenih zemalja. U većini je slučajeva privatizacija već predstavljena kao dio paketa oštrih mjera štednje te vrlo često opravdavana tvrdnjom da će stvoriti prihod kojim će se otplatiti dug, što služi kao izgovor za daljnju pljačku pojedinih ekonomija. Polazeći od pretpostavke da će zemlje jugoistočne Europe biti (ako već i nisu) izložene sličnim pritiscima, istražene su mogućnosti otpora takvim procesima. S tom namjerom sagledana su tri sektora koja se smatraju najranjivijima u kojima je pritisak već vidljiv ili najavljen: vode, željeznice i proizvodnja električne energije.

**U suradnji s Fondacijom Heinrich Böhl u Zagrebačkom kazalištu mladih 15. svibnja 2013. održana je u sklopu 6. subverzivnog festivala radionica na temu: Željeznički sustav**

Uvodničar: **Christian Wolmar**, novinar, komentator specijaliziran za promet, autor niza knjiga o povijesti željeznice, (UK)

Panelisti/ice: **Pippa Galop**, koordinatorica za mrežu Bankwatch za centralnu i istočnu Europu, koja prati razvojne investicije od strane međunarodnih financijskih institucija, (UK), **Bernard Ivčić**, predsjednik Zelene akcije - nevladine udruge za zaštitu okoliša, (Hrvatska), **Katarina Mindum**, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske, članica Izvršnog odbora ETF-a, (Hrvatska)

U ovoj radionici zajednički se analiziralo te sektore u Hrvatskoj i u nekim od susjednih zemalja i istražilo na koje se načine privatizacija može spriječiti i koje su alternative koje bi osigurale prikladno i efikasno upravljanje resursima i javnim uslugama.

Privatizacija Britanskih željeznica je bila jedan od najvećih političkih neuspjeha u novijoj povijesti, rekao je Christian Wolmar.

Željeznica je rastrgana radi političkih dogmi i privatizirana na način kojim ne samo da je ugrožena sigurnost i uništene razvojne mogućnosti, nego je također rezultiralo financijskim slomom.

Deset godina nakon privatizacije, željeznice dobivaju više sredstava poreznih obveznika - preko 6 milijardi

funti godišnje - nego ikada prije. Ipak, putnici plaćaju najskuplji prijevoz i vlakovi kasne više nego dok su postojale Britanske željeznice koje je vlada optuživala da su neučinkovite i skupe, a pružale su bolju uslugu i veća ulaganja s petinom današnjih subvencija.

Željeznički sustav razbijen je u 100 dijelova od koji svaki nastoji profitirati na račun drugih, privatizacijom kakva nikada nije pokušana nigdje drugdje u svijetu. Ispostavilo se da je to potpuna katastrofa, doslovno u slučaju niza fatalnih nesreća koje su imale svoje korijene u nestručno izvedenoj privatizaciji.



Nažalost, vlada ne uči iz skupih lekcija nakon uništavanja, najprije nacionalne zdravstvene službene zatim razbijanja željeznice, a sada to isto radi sa sustavom obrazovanja, upozorio je Wolmar.

Kako se jasno vidi širom Europe, privatizacija uglavnom završava porastom cijena, daljnjom komercijalizacijom usluga (one koje direktno ne stvaraju profit vrlo se često ukidaju) i ozbiljnim podbačajem novih privatnih vlasnika. Nakon svega, usluge i resursi ostaju izvan vidokruga i kontrole građana koji su desetljećima plaćali za razvoj tih javnih poduzeća. U tom smislu raspravljalo se i o ulozi vladajućih koji su često pod pritiskom

da rasprodaju javna poduzeća.

Na radionici su sudjelovali aktivisti, znanstvenici, istraživači i ostali građani iz Europe i regije raspravljajući o načinima ujedinjenja u borbi protiv nametnute privatizacije zajedničkih i javnih dobara. ■



# Započeo novi ciklus sindikalnog obrazovanja

Osnaživanje članova SŽH kroz neformalnu edukaciju, poticaj je aktivnom sudjelovanju u sindikalnom radu, zaštiti radničkih prava, unapređenju uvjeta rada i sigurnosti radnih mjesta te jačanje vještina suočavanja i borbe s posljedicama krize.

Jednodnevni seminari, prema regijama, namijenjeni su:

- članovima povjerenstva podružnice
- izabranim i imenovanim povjerenicima ZNR, RV
- regionalnim koordinatorima
- članicama Ženske sekcije
- članovima Sekcije mladih
- članovima podružnice



Do sada su održana dva seminara, i to za povjerenstvo i članove podružnica Vinkovci u Vinkovcima, a ATR-a, Informatike, Agita i CRO VOS-a u Zagrebu



# Sindikalno obrazovanje SŽH, 2013

TERMIN ODRŽAVANJA SEMINARA		PODRUŽNICA	PRIMJEDBA
Mjesec	Datum		
6.	27. 06. 2013.	Vinkovci	
7.	11. 07. 2013.	Zagreb Istočni (AGIT), ATR, Kontrola prihoda, CRO VOS, Informatika	
8.	22. 08. 2013.	Rijeka, Pula	
	28. 08. 2013.	Split, Knin, Ploče, Zadar	
9.	10. 09. 2013.	Osijek, Virovitica	
	12. 09. 2013.	Ogulin, Karlovac	
10.	01. 10. 2013.	Čakovec, Varaždin, Koprivnica, TPVV	
	17. 10. 2013.	Slavonski Brod, Novska	
	30. 10. 2013.	Zagreb Glavni, Zagreb RK	
11.	05. 11. 2013.	Sisak, Zagreb Zapadni kol., Zabok	
	07. 11. 2013.	Izdvojena društva (Podružnice: RVR, ŽU, Njega i čišćenje, RŽV Bjelovar	

## Seminar: JAČANJE SINDIKALNE ORGANIZACIJE

<b>Datum:</b>	
<b>Mjesto održavanja:</b>	
<b>Početak:</b>	09:00 sati
<b>Predavači:</b>	Katarina Mindum i Zdenko Šarčević
09:00 -10:30	<p><b>Dobrodošlica, predstavljanje</b> - seminar, sudionici</p> <p>• <b>Sindikalna komunikacija: vještine, timski rad, novi mediji</b></p>
10:30-11:00	Stanka za kavu
11:00-12:30	<p>• <b>Informiranje</b> - pisanje dopisa, vijesti, izvješća, zapisnika - pisanje za web</p>
12:30-13:30	Ručak
13:30-15:00	<p>• <b>Učlanjivanje, organiziranje, povijest sindikalnog pokreta na HŽ</b></p>
15:00 -15:30	Stanka za kavu
15:30 -16:00	<p>• <b>Uloga i značaj radničkih predstavnika</b> - sindikalnog povjerenika - radničkog vijeća - povjerenika ZNR</p>
16:00-17:30	<p>• <b>Ljudska, radnička, sindikalna prava</b> - međunarodni političko-pravni standardi, upoznavanje i primjena</p>
17:30	Kraj radnog dana

# Slabe točke nacionalne strategije

**Napisala:** dopredsjednica za obrazovanje i međunarodne odnose Katarina Mindum, mag. polit.

## Ulaskom u EU nešto se ipak mijenja - moramo, napokon, izraditi nacionalnu strategiju prometnog razvoja

Kao što vam je poznato Republika Hrvatska nema važeću integriranu nacionalnu strategiju prometnog razvoja.

Umjesto da racionalno planira nacionalnu željezničku mrežu, kao što to rade mnoge europske vlade, Hrvatska se tješila s nedosljednim sustavom koji nikad ne odražava potrebu, niti nudi pogodnosti.

No od 1. srpnja 2013. nacionalna strategija prometnog razvoja osnovni je preduvjet povlačenja sredstava iz EU fondova.

Za potrebe 6 mjesječnog korištenja EU fondova (od 1. srpnja do 31. prosinca 2013., kada nastupa novo EU proračunsko financijsko razdoblje) Hrvatska je Europskoj komisiji predala, na brzinu sklepan „zamjenski“ dokument kojim će premostiti nepostojanje cjelovite nacionalne strategije.

Republika Hrvatska svoj trenutačni prometni razvoj oblikuje prema postojećoj Strategiji prostornog uređenja, koju je Hrvatski sabor donio 1997. godine te na Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine.

Nova cjelovita strategija izrađuje se na način da je EK odobrila projekt unutar kojeg se za pojedinu fazu potpisuju ugovori.

### Izrada nacionalne strategije u fazama

Izrada strategije provodi se kroz tri ugovora. **Okvirnim ugovorom „Tehničko tajništvo za organizaciju procesa izrade sektorskih prometnih razvojnih strategija“** u vrijednosti od oko 190 tisuća eura, kojim su angažirani stručnjaci za rad sa sektorskim radnim grupama zaduženima za pripremu sektorskih analiza i podloga, koji je u tijeku.

Za izradu nove Strategije formirano je šest sektorskih radnih grupa, a koordinaciju izrade provodi Sektor za fondove EU i međunarodnu suradnju u Upravi za prometnu infrastrukturu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Zatim, **Ugovorom o uslugama „Izrada Strategije prometnog razvoja RH“** kojim je predviđena izrada same Strategije prometnog razvoja RH na osnovi prethodno izrađenih koncepata sektorskih prometnih razvojnih strategija, čija vrijednost iznosi 400 tisuća eura, te **Ugovorom za izradu Prometnog modela RH**, a koji se planira ugovoriti krajem 2013. godine. Kraj realizacije projekta predviđen je u listopadu 2015. godine, a vrijednost ugovora iznosi milijun i 200 tisuća eura.

Strategija prometnog razvoja RH obuhvatit će razdoblje do 2027. godine, a njen koncept očekuje se do kraja ove godine, kada će ga usvojiti resorni ministar, a potom Vlada RH.

### I socijalni partneri u radnim grupama

**U svojstvu socijalnih partnera, predstavnici radnika željezničara, sudjeluju u radu dviju radnih skupina: za željeznički sektor i za sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti.**

Sektorske strategije, objedinjene u novoj Strategiji prometnog razvoja RH, odnose se na željeznički, cestovni, pomorski, riječni i zračni, a sada i na gradsko-prigradski, javni i integrirani promet.

Javni gradski i prigradski promet prepoznat je kao jedan od prioriteta prometne politike Europske unije za sljedećih dvadeset do trideset godina, i kao takav bit će sastavni dio i nove Strategije prometnog razvoja RH, koja će u sebi objединiti sektorske strategije.

### Naši stručnjaci ne razumiju postupak

U 1. fazi izrade sektorske prometne razvojne strategije potpisan je ugovor s međunarodnom konzultantskom kućom Grontmij koja je zadužena za slaganje prikupljenih podataka u propisanu formu (iz koje će Europska komisija moći očitati razloge za ili protiv odobravanja projekata). Podatke (snimanje prometne situacije u Hrvatskoj: postojeće stanje, potrebe za prijevozom putnika i tereta, postojeći kapaciteti... ) daje Hrvatska, tj. njezini odabrani stručnjaci.

Ono što je na sastancima radne grupe bilo više nego očito je da naši stručnjaci ne razumiju da se nacionalna strategija, o kojoj se govori u sferi Europske unije, izrađuje od dna prema gore i da je PROJEKT krajnji rezultat te da će biti odobren samo ako odgovara rješavanju problema ili postavljenom zadatku unutar strategije.

**Potvrđuju to i riječi predstavnika Opće uprave za regionalnu politiku Europske komisije, Raphaëla Gouleta, nedavno upućene hrvatskim predstavnicima, kojim je istaknuo da nije bitna samo prihvatljivost i zrelost projekata nego i kako će odabrani projekti sudjelovati u ispunjavanju ciljeva (strategije) koji su određeni za programsko razdoblje 2014. - 2020.**

Našim političarima, menadžerima i stručnjacima puna su usta projekata i iznosa koji nam stoje na raspolaganju i koja možemo povući. Pri tome se nisu izjasnili prema kakvom prometu u Hrvatskoj streme, a niti su hrvatsku javnost pitali, kakav promet želi.

Na radnim skupinama naši stručnjaci traže da se EU izjasni što želi od Hrvatske (u smislu kakav prijevoz će ići po našim koridorima i sl.) da bi tek na osnovi toga mogli dati smjernice za izradu nacionalne strategije. Ne shvaćaju da je Hrvatska ta koja mora osmisliti svoj razvoj, postaviti ciljeve i „namamiti robu i putnike, pa i koridore“.

Formula za izradu strategije mora se zasnivati na

- **analizi provedenog** iz dosadašnje Strategije,
- **definiciji postojećih** prometnih uvjeta i
- **određivanju budućih ciljeva** koji će omogućiti
- **učinkovit, integriran i održiv razvoj svih prometnih sektora** u Republici Hrvatskoj, cesta, željeznice, morskog prometa i morskih luka, unutarnjih vodnih putova, zračnog prometa, intermodalnog te gradskoga i prigradskoga prometa.

Nacionalna strategija ovisi prvenstveno o potrebama građana države. Kad je riječ o željeznici, podrazumijeva se i pod cijenu zadovoljavanja potrebe za prijevozom koje uključuje ulaganje bez profita, sukladno definiciji javne usluge.

Ne čeka se „sugestija“ iz Europe nego se praćenjem europskih tokova prometa robe i ljudi u kombinaciji s našim geografskim položajem planira ulaganje u infrastrukturu i vozni park.

### **Opasno je slijepo slijediti smjernice Svjetske banke**

Svjetska banka možda dobro analizira sadašnje stanje, no ona ni u jednoj državi nije brinula o interesima građana te države nego o sigurnosti plasmana svog novca, što znači da su njezine sugestije usmjerene na smanjenje izdvajanja iz

budžeta i zaustavljanje ulaganja u neprofitabilna područja kako bi troškovi države bili što manji i njena likvidnost što veća, a ulaganja Svjetske banke i profit što sigurniji.

### **Pravovremenom javnom raspravom do nacionalnog modela prometa**

Da bi nova strategija zaista bila nacionalna, u određenoj fazi izrade tako važnog dokumenta kao što je Nacionalna strategija prometnog razvoja, morala bi se provesti svrsishodna javna rasprava.

U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture međutim imaju samo jednu veliku dilemu: tko će dobiti natječaj. Pitaju se „Hoćemo li svoje strateške interese zacrtati za budućnost koristeći resurse “hrvatske pameti” ili ćemo se sluganski prepustiti strancima da nam kroje sudbinu i još pri tome uzmu novac namijenjen izradi ove strategije.“

Kažu u Ministarstvu „Strategija prometnog razvika Republike Hrvatske i ovako mora poštovati prometnu strategiju EU sadržanu u Bijeloj knjizi prometa EU, a specifična, hrvatska rješenja koje treba ugraditi u taj dokument, najbolje znaju hrvatski prometni stručnjaci.“

Mentalni sklop koji ugrožava opstanak željeznice i željezničara u Hrvatskoj očituje se u izrečenom upravo u Ministarstvu: „u ovom trenutku, za ovakav obujam prometa, i ovakvo stanje infrastrukture i voznih sredstava, mi ne moramo učiniti ništa, svega imamo dovoljno“, a izrekli prometni stručnjaci. ■





## ETF kongres u Berlinu - oštra kritika liberalizacije

Više od 400 sudionika iz više od 30 europskih zemalja na kongresu ETF-a održanom od 29. do 31. svibnja u Berlinu, Njemačka, raspravljalo je o aktivnostima tijekom protekle četiri godine te postavilo prioritete rada za iduće četiri godine.

Buduća strategija za više socijalnu Europu u sljedećem četverogodišnjem mandatnom razdoblju ETF-a bit će obilježena borbenim tonovima. Najavljuje to usvojeni program rada i tema trodnevne manifestacije:

**“Od globalne krize prema globalnoj pravdi - Europski transportni radnici uzvraćaju udarac!”**

Pet glavnih tema razgovora bile su: politika prijevoza i održivi prijevoz, radnička i sindikalna prava, organiziranje na globalnoj razini, izgradnja sindikalnih kapaciteta i prekogranična suradnja i koordinacija.

Drugog dana kongresa održan je okrugli stol na temu “Prometna politika za narod” u kojem su sudjelovali: Keir Fitch, zamjenik šefa kabineta povjerenika Siim Kallasa, Alexander Kirchner, potpredsjednik ETF-a i predsjednik njemačkog sindikata željezničara EVG, Roberto Parrillo, predsjedavajući ETF sekcije za cestovni promet, Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske i Ekatarina Yordanova, predsjednica FTTUB, Bugarska. Okrugli stol je moderirala Sabine Trier, zamjenica glavnog tajnika ETF-a.

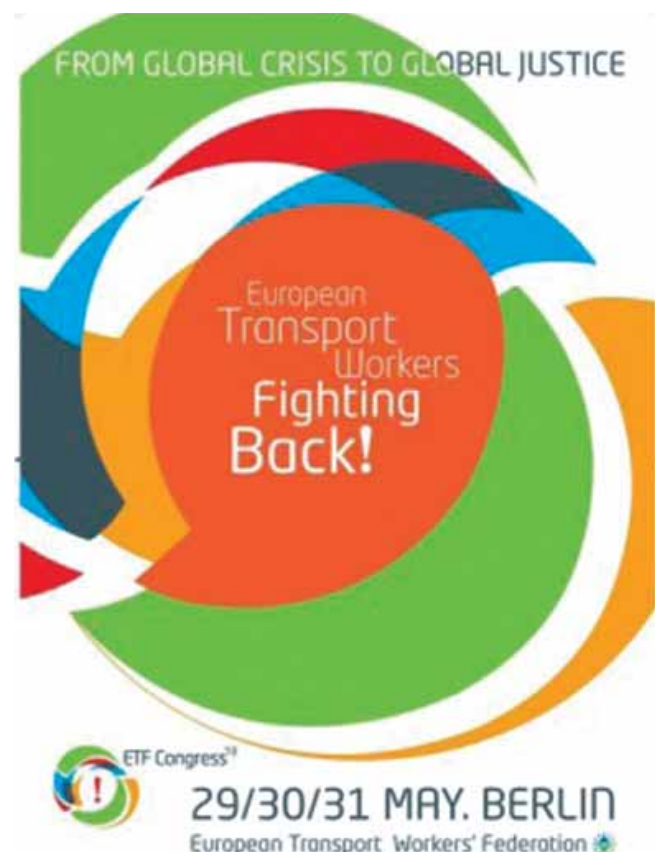
Mi smo za socijalnu Europu. Ne trebamo Europu kapitala. Potrebna nam je jedinstvena prometna politika iz koje će biti vidljivo kako umreženi nositelji prometa zajednički mogu profitirati na svojim prednostima.

Neophodno je uložiti više novca u istraživanje i razvoj. Odgovarajuća infrastruktura nužan je preduvjet razvoja. Ona je trenutačno masivno zastarjela i za njezino održavanje se izdvaja premalo novca.

Europska komisija optužena je da ne predstavlja javni interes. Komisijina politika, pogotovo prometna koju forsira povjerenik Kallas, čisto je ideološka i “nema nikakve veze

sa stvarnošću ljudskog života u Europi.” No, postoji alternativa: Europski put solidarnosti.

Umjesto manje liberalizacije potrebna je otvorena diskusija o tome koji su stvarni pokretači pozitivnih kretanja u prometnom sektoru. Liberalizacija ne stvara više prometa na željeznici. Ona nije donijela ništa dobra prometnom sektoru, naprotiv: izgubljeno je milijun radnih mjesta, rastu plaće menadžerima, dok plaće na donjem kraju ljestvice stagniraju.







Krajnje je vrijeme za održavanje i povećanje socijalnih standarda.

Kad je u pitanju liberalizacija, Komisija upotrebljava tvrde „mora“ propise, no kada je riječ o društvenim standardima, onda samo meka „može“ pravila. Ovo mora biti obrnuto, rečeno je. Ljudi trebaju zaštitu, ali Komisija očito nije ovdje kako bi zadovoljila te obveze.

Uoči kongresa ženska konferencija ETF-a raspravljala je o svom akcijskom planu i izabran je novi ženski odbor, a mladi iz europskih sindikata raspravljali su o važnosti politike europskih i nacionalnih zakonodavaca koja treba voditi ulaganju u mlade transportne radnike u Europi umjesto da se stvara generacija beznađa.

### Po prvi put - mladi ulaze u tijela odlučivanja

Nezaposlenost mladih je problem koji ne jenjava. U travnju 2013. godine 3,6 milijuna ljudi u eurozoni, u dobi do 25 godina je bez posla, dakle stopa nezaposlenosti je 24,4%. Tijekom 12 mjeseci do travnja 2013. posao je izgubilo 1.6 milijuna ljudi. (Eurostat, travanj 2013).

Na berlinskoj radionici je sudjelovalo čak 50 mladih sindikalista i radnika iz cijele Europe, a raspravljalo se o problemu nezaposlenosti mladih u Europi, o aktivnostima mladih u sindikatima, europskoj krizi i njezinim posljedicama, ravnopravnosti spolova na radnom mjestu te klimatskim promjenama na koje prometni sektor ima značajan utjecaj.

Svi sudionici su zajednički pripremali dvosatnu debatu i predstavljanje aktivnosti i ciljeva na Kongresu, koja je polučila povijesnim rezultatom: nakon stvaranja Odbora mladih ETF-a jedan od izabranih članova sudjelovat će u radu Izvršnog odbora ETF-a, a jedan predstavnik će biti izabran na funkciju člana Upravnog odbora. Odobrena je inicijativa i financijska struktura za pokretanje kampanja u idućem četverogodišnjem razdoblju koja bi trebala obuhvatiti goruće teme za mlade u transportnom sektoru.

### Izabrani dužnosnici ETF-a

Kongres je također birao predsjednika, glavnog tajnika i Izvršni odbor. Zadnjeg dana kongresa, predsjednikom



S lijeva na desno: Roberto Parrillo, predsjedavajući ETF sekcije za cestovni promet; Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske; Sabine Trier, zamjenica glavnog tajnika ETF-a; Keir Fitch, zamjenik šefa kabineta povjerenika Siim Kallasa, odgovoran za željeznicu; Ekatarina Yordanova, predsjednica FTTUB, Bugarska; Alexander Kirchner, potpredsjednik ETF-a i predsjednik njemačkog sindikata željezničara EVG.

je izabran dosadašnji vršitelj dužnosti predsjednika Lars Lindgren, Švedska, a Eduardo Chagas, Portugal, jednoglasno je izabran glavnim tajnikom.

U novi sastav Izvršnog odbora ETF-a izabrana je Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske. Članstvo u Izvršnom odboru, najvažnijem tijelu između dva kongresa, znači biti na izvoru informacija i imati mogućnost utjecanja na proces donošenja odluka. Osim toga, moguće je i utjecati na sadržaj politika sindikalnoga djelovanja i sindikalnoga obrazovanja što u krajnjoj liniji vodi jačanju sindikata i time poboljšanju ekonomskog i socijalnog položaja željezničara.

ETF je osnovana 1999., a predstavlja više od 2,5 milijuna transportnih radnika iz 231 sindikata iz 41 zemlje. Prvi kongres održan je u Zagrebu, a ovogodišnji četvrti u Berlinu. ■

SANDRA ČIDIĆ,  
predsjednica Sekcije mladih SŽH



## ■ ŽENSKA SEKCIJA

### Sonjin dan

Sekcija žena već tradicionalno organizira Sonjin dan - godišnje okupljanje u spomen na našu dragu kolegicu Sonju Stošić iz Ogulina. Njezina dobrot, radost i vedrina te spremnost na zajednička druženja potakla su nas da u spomen na nju svake godine organiziramo zajedničko druženje u Ogulinu ili okolici.

Tako smo i ove godine 20. travnja 2013. godine krenuli iz Zagreba prema Ogulinu gdje su nas dočekale naše kolegice i kolege iz podružnica Ogulin i Rijeka. Nakon obilaska posljednjeg počivališta kolegice Sonje, nastavili smo druženje na jezeru Sabljaci. Krenuli smo do Zagorja Ogulinskog pa pješice planinarskim putem do brda Lišćevka u lovački dom gdje nas je dočekao odličan grah, muzika i veselo društvo. Blizu lovačkog doma nalazi se Šmitovo jezero koje smo također posjetili. U povratku smo razgledali grad Ogulin te obišli i Đulin ponor. Na rastanku smo kolegicama i kolegama obećali da ćemo se vrlo brzo opet okupiti, i to na Sljemenu.

### Sa Ženskom sekcijom SŽH u kazalište

Ženska sekcija podružnice ATR-a bila je kao i uvijek vrlo aktivna te je za naše članove organizirala odlazak na kazališnu predstavu "Hercegovci za

volanom" u Histrionski dom. Dobar odaziv pokazuje da su naši članovi vrlo zainteresirani za ovakva druženja. Predstava je bila odlična i puna smijeha.

Pozivamo sve koji nam se do sada još nisu pridružili da to učine i svoje svakodnevne brige i probleme nakratko zaborave - te se uz ugodno druženje s kolegicama i kolegama opuste i zabave.

### Zajedničko druženje na Sljemenu

Članice Ženske sekcije SŽH u subotu 18. svibnja 2013. organizirale su druženje na planinarskim stazama Zagrebačke gore. Dio učesnica pristigao je vlakovima iz nekoliko podružnica pa je okupljanje bilo zakazano na zagrebačkom Gl. kolodvoru, odakle su tramvajem pa potom autobusom stigli do Šestina. Šestine su

bile polazna točka za laganu šetnju do izletišta Kraljičin zdenac gdje je za njih bio organiziran ručak.

Planinarska staza, tzv. Poučna staza Miroslavec, vodi iz Šestina (preciznije s ceste Potočani) do Kraljičinog zdenca i vjerojatno je jedna od najposjećenijih staza na Medvednici. To je vrlo lagana i prohodna staza te velikim dijelom ide uz potok i preko potoka Kraljevec. Na ulazu u Medvednicu prolazi se pored kuće "Himper", i uz Kraljevečki potok sve do Kraljičinog zdenca. Stazu je još krajem 19. stoljeća dao izgraditi grof Miroslav Kulmer za šetnje svoje supruge Elvire, pa je tada staza nosila njezino ime. U novije vrijeme ipak se uvriježio naziv staze prema grofu - Miroslavec. Uz stazu su postavljene poučne ploče koje prikazuju geološku građu i prošlost Medvednice. U povratku je bio predviđen obilazak Oltara domovine i drevni Medvedgrad. ■

GORDANA SVETIĆ  
potpredsjednica Sekcije žena SŽH



## SEKCIJA MLADIH

### Mradi SŽH na sportskim susretima

Doista je bilo ugodno vidjeti na jednom mjestu naše mlade članove, koji su unatoč sve težim mogućnostima organiziranja slobodnih dana odlučili svoje slobodno vrijeme posvetiti ovom tradicionalnom druženju.

Jako dobra atmosfera, nova poznanstva i ponovni susreti obilježili su ove IX. sportske susrete Sekcije mladih SŽH...

Nakon završenih natjecanja uručene su i prigodne nagrade, a potom se nastavilo s dobrom zabavom...



Nogometna ekipa Zagreb Gl. kol.



Nogometna ekipa Podružnica SSH Zagreb



Nogometna ekipa Slavonski Brod-Vinkovci



Nogometna ekipa Novska



Boćanje



Najjača ekipa u beli

#### Rezultati natjecanja:

##### Natjecanje u pikadu:

1. mjesto: Podružnica Slavonski Brod
2. mjesto: Podružnica Vinkovci
3. mjesto: Podružnica Knin

##### Natjecanje u belotu:

1. mjesto: Podružnica Zagreb Gl. kolodvor
2. mjesto: Podružnica Novska
3. mjesto: Podružnica Zabok

##### Natjecanje u boćanju:

1. mjesto: Podružnica Zagreb Zapadni kolodvor
2. mjesto: Podružnica Vinkovci
3. mjesto: Podružnica Knin

#### Natjecanje u nogometu:

1. mjesto: Podružnica SSH Zagreb Glavni kolodvor
2. mjesto: Podružnice Vinkovci - Slavonski Brod
3. mjesto: Podružnica Zagreb Glavni kolodvor

Najbolji golman: Luka Sabljak!

Najbolji strijelac: Igor Celjak!

Velika hvala sucima, kuharima i konobarima, ma hvala vam svima... ■

SANDRA ČIDIĆ,  
predsjednica Sekcije mladih SŽH



## Održane sportske igre SŽH regije Zapad

Dana 7. lipnja 2013. godine u Oštarijama su održane regionalne sportske igre članova Sindikata željezničara Hrvatske. Na sportskim igrama su sudjelovale podružnice Rijeka, Pula, Karlovac i Ogulin. Za organizaciju su se pobrinuli članovi SŽH podružnice Ogulin pod budnom

paskom glavnog povjerenika Ivana Stipetića. Na druženje članova SŽH došli su i kolege iz centrale Zoran Maršić, predsjednik, dopredsjednici Zdenko Šarčević i Katarina Mindum te kolege iz SIHŽ-a.

Sportska takmičenja su se održala u malom nogometu, boćanju i pikadu. Turnir u malom nogometu odvijao se po uobičajenim pravilima. Voditelj je bio Milan Stošić, a prvo mjesto je osvojila ekipa Ogulina. U boćanju prvo mjesto su osvojili Antonio Grubor i Željko Herman. Turnir u boćanju je vodio Dragutin Neralić. Turnir u pikadu održavao se u prostorijama vatrogasnog doma. Voditeljice turnira



su bile Branka Neralić i Valentina Majetić. Prvo mjesto je osvojila ekipa: Mandica Brajković i Branka Neralić sa 337 krugova.

Po završetku sportskog dijela glavni povjerenik Ivan Stipetić proglasio je pobjednike u pojedinim disciplinama. Priznanja je podijelio predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske Zoran Maršić te se svim sudionicima i gostima obratio prigodnim riječima.

Poslije službenog dijela uslijedilo je ugodno druženje uz muziku, za što se pobrinuo Marinko Salopek i članovi podružnice Pula. Nadamo se da će se ova tradicija i dalje nastaviti. ■

IVAN STIPETIĆ  
glavni povjerenik podružnice Ogulin



## ■ USKORO

### Najava događaja.....

#### XIX. memorijal Ante Ereša u rujnu u Medenoj

Ovogodišnji XIX. memorijal Ante Ereša održat će se od 24. do 26. rujna, ponovo u hotelu Medena pokraj Trogira. Sindikat željezničara Hrvatske nastavlja tradiciju okupljanja željezničara, svojih članova i njegovanje duha zajedništva kao stvarne pokretačke sindikalne snage.

Bez obzira na to kojem društvu nekadašnjeg HŽ-a pripadali, bez obzira na školsku spremu i titule, mladi i stari, žene i muškarci, okupit će se i u druženju, zabavi i sportskim nadmetanjima potvrditi da su bili i ostali željezničari Hrvatske.

#### Željeznička sekcija ETF-a održat će se u Zagrebu 17. rujna 2013.

U rujnu će se osamdesetak željezničara iz brojnih europskih zemalja okupiti na drugoj godišnjoj sjednici Željezničke sekcije ETF-a, koja će se povodom ulaska Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije održati u Zagrebu.

#### EUROCADRES, Izvršni odbor u Zagrebu, 8. - 9. listopada

Od 8. do 9. studenoga ove godine u Zagrebu će se održati sjednica međunarodne udruge EUROCADRES-a koje je SŽH član.

EUROCADRES predstavlja gotovo šest milijuna stručnjaka i menadžera iz Europe, a usmjeren je na razvoj učinkovite snage sindikalnog pokreta te razvoj i poticanje svih stručnih razina rada.

EUROCADRES je specijaliziran za pitanja iz radnog odnosa stručnoga i rukovodećega osoblja.

#### Mladi Europe okupljaju se u studenome u Zagrebu 14. i 15. listopada

Oko devedeset mladih članova ETF-a sudjelovat će u završnoj konferenciji u sklopu projekta TRANSUNION - Mladi 14. i 15. listopada 2013. u Zagrebu. Projektom su se obučavali i osnaživali mladi europski prometni sindikalisti za suočavanje s izazovima socijalne politike i problemom zapošljavanja mladih u Europi.

#### CIMIERS u Zagrebu, 22. listopada

U Zagrebu će se 22. listopada održati završni sastanak u sklopu EU projekta „Upravljanje komunikacijom i informacijama u željezničkom sektoru“, koji SŽH provodi u partnerstvu sa sindikatima iz Španjolske i Poljske.

U sklopu projekta izradit će se brošura u kojoj će biti prikazani rezultati održanih aktivnosti, situacije u pojedinoj zemlji učesnici u projektu te primjeri dobre prakse.

#### U listopadu počinje novi EU projekt. Inicijatori su ETF, CER i EVA

U listopadu kreće novi EU projekt za zemlje zapadnog Balkana (Srbiju, Makedoniju i Crnu Goru).

Tema je Socijalni dijalog u željezničkom sektoru zemalja zapadnog Balkana.

Inicijatori su ETF, CER i EVA, a partneri u projektu su sa strane poslodavca: predstavnici CER-a, ASTOC (Švedska), NCF (Francuska), FS (Italija) i Deutsche Bahn AG (Njemačka). Sa strane radnika partneri su: predstavnici ETF-a, FTTUB (Bugarska), CGT (Francuska), SŽH (Hrvatska).

U Zagrebu će se u sklopu projekta održati jednodnevni studijski posjet u siječnju 2014. i zajednički trodnevni seminar u lipnju 2014.

## ■ PRENOSIMO IZ DRUGIH MEDIJA

# 5 logičkih pogrešaka zbog kojih smo rjeđe u pravu nego što mislimo

Internet je uveo zlatno doba šarlatanskih rasprava. Ne možete postaviti video s divnim mačićima, a da se u komentarima ne razviju bjesne rasprave o pitanjima razmnožavanja ljubimaca. Ovih dana, svatko je učen čovjek.

Ali sa svim tim različitim perspektivama o važnim pitanjima koja lete uokolo, mislite da ćemo postati pametniji, više informirani. Nažalost, naš vlastiti mozak osigurava da nas sva ova živa rasprava samo čini glupljim i zatucanijim.

Na primjer:

### 5. Nismo programirani tražiti 'istinu', programirani smo 'pobijediti'

Razmislite o nedavnoj situaciji kad ste naletjeli na suradnika ili člana obitelji koji je izbacio neku lako oborivu teoriju zavjere. Kad su im se pokazali dokazi da je njihova teorija urote bila u krivu, jesu li se povukli? Je li im se na licu ukazao onaj izraz osvješćenja i jesu li rekli: "Wow ... ako je to neistinito, onda možda i druge "činjenice" na kojima sam temeljio svoja uvjerenja također nisu istinite.!"

To se nikada doslovno nije dogodilo u povijesti ljudskog razgovora. Bilo da se radi o političaru čiji navodi su opovrgnuti ili teoretičaru zavjere koji je definitivno dokazano lud, oni će odmah prijeći na sljedeću točku govora ili teoriju zavjere koja podupire njihovu stranu, ne popuštajući ni milimetar. Nastavljaju se boriti braneći svoje pozicije, čak i nakon što je činjenično dokazano da su neistinite.

#### Znanost:

Rasuđivanje nema funkciju da nam pomognu da dođemo do boljih uvjerenja i da donosimo bolje odluke. To je čisto društveni fenomen. Ono se razvija kako bi nam pomoglo uvjeriti druge i biti oprezni kada drugi pokušavaju uvjeriti nas. Istina i točnost su bespredmetne.



#### Dakle, tijekom sljedeće rasprave, zapamtite ...

U prošlosti kada je evolucija još oblikovala mozak predaka, priznanje da su bili u krivu osobi s kojom su raspravljali dovelo bi do gubitka egzistencije. Ovih dana, na primjer, moći priznati da ste u krivu je najveća vještina koju možete razviti ako želite ostati u braku.

## 4. Mozgovi nam ne razumiju vjerojatnost

Znate li čovjeka koji drži napunjen sačmaricu ispod svog kreveta? Znaš, u slučaju da banda terorista nahrupi u njegovu kuću i pokuša oteti njegovu obitelj?

Ako bacite hrpu statistike na njega o tome kako je malo vjerojatno da se takvo što dogodi (primjerice, da on živi u mjestu s niskom stopom kriminala, gdje je evidentirano samo jedno ubojstvo u posljednjih 40 godina, da je statistički veća vjerojatnost da slučajno nešto glupo učini nego da se obrani od zločinca i da je više ljudi pogodila munja prošle godine nego što su uspješno pogođeni negativci tijekom počinjenja zločina), to neće promijeniti njegovo mišljenje.

### Znanost:

To se zove zanemarivanje vjerojatnosti. Naši mozgovi su super za puno stvari. Izračun vjerojatnosti nije jedan od njih. Ta mana obojit će svaku raspravu koju ste ikada imali, od danas o porznom zakonu do vremena kad vas je prijatelj u djetinjstvu prevario u bacanju novčića.

Nije čudno da smo u tome slabi budući da je čitav koncept mjerenja vjerojatnosti tek nedavni izum. Rani čovjek nije imao pojma o tome koji je postotak susreta čovjeka i medvjeda završio tako da je čovjek pojeden. Naši mozgovi nisu namijenjeni instinktivnom razumijevanju bilo

koje jednadžbe kompliciranije od ove:

Medvjed = Bježi

To je dobro funkcioniralo za drevne lovce i sakupljače koji su pokušavali izbjeći proždiranja od strane medvjeda na način kako je to radio njihov otac. Nažalost, voditi vladu ili upravljati gospodarstvom je malo kompliciranije, a mi smo još uvijek zaglavljani u načinu "Medvjed = Bježi".

Stručnjaci ističu: kada postoji jaka emocija vezana uz malo vjerojatan događaj, naša sposobnost da i dalje vidimo to kao malo vjerojatno - slabi.



### Dakle, tijekom sljedeće rasprave, zapamtite ...

Shvaćamo da neće svi prestati vikati jedni na druge na prosvjedima, sjesti i i preispitati brojke. No, možda duboko udahnete i dobro razmislite prije nego što sljedeći put nekom kažete: "Vidjet ćemo kako ćete se osjećati kad se to vama dogodi". ■

## 3. Uvjereni smo da nas svi žele nasanjkati

Ako ste zdravog razuma, pametni, znate da ne treba svakome vjerovati. To je razlog zašto se opravdavamo kad koristimo sumnjive ili bez uvijanja nepoštena taktike za pobjedu u raspravi. Sigurni smo da drugi rade puno, puno gore.

Svijet je tako pun skrivenih namjera i glupih ideologija pa moramo učiniti što god možemo kako bi se održali. I "što god možemo" je često šifra za laganje.

### Znanost:

Razmislite o svim osobama s kojima se niste složili ovog mjeseca. Za koliko njih mislite da su namjerno nepošteni? Stručnjaci kažu da ste gotovo sigurno pretjerali i odstupili od istine. To se zove jaz povjerenja.



*“Ne mogu više kupovati bijele automobile od vas. Kvare se. U kojim bojama još imate ovaj model?”*

Počinjemo uz pretpostavku da ljudi imaju skrivene motive i skrivene namjere već u dobi od 7 godina i od tog trenutka do kraja života nikada ne moramo izgubiti još jednu raspravu. Uostalom, ako pretpostavimo da osoba s kojom raspravljamo laže, jedino što nam ona može dokazati je da je stvarno dobar lažljivac.

Ovdje možete čuti tvrdnje poput: “Ti konzervativci ne misle zapravo da su porezi previsoki, oni potajno mrze siromašne ljude!” ili “Ti liberali ne misle zapravo da je siromašnima potrebna pomoć, oni su potajno komunisti!”. Nemoguće je išta naučiti iz razgovora s nekim za koga mislite da vam laže.

### Dakle, tijekom sljedeće rasprave, zapamtite ...

Odbacujete sve što drugi kažu kao laž, oni rade to isto za vas, pa zašto uopće razgovarate? Zato što vam se sviđa što se svi ostali za stolom osjećaju napeto i neugodno?

Ili priznajte da možda ta osoba iskreno misli da je ono što govori istina, ili samo pričajte o sportu. ■

## 2. Biološki imamo ugrađene dvostruke standarde

Evo dobrog načina da se upropasti popodne. Idite na Internet i uhvatite nit rasprave koja vodi do ljudi povećane tjelesne mase (kao što je ovaj ili onaj). Promatrajte svjetinu kako apsolutno nadmeno raspravlja o tome kako je nevjerojatno lako izgubiti težinu i kako nevjerojatno lijep moraš biti da bi postao debeat. Zaključak će biti da je biti debeat doslovno moralni

neuspjeh i znak lošeg, odvratnog ljudskog bića.

Ali uzmeš li bilo kojeg od tih ljudi i pokušaš li, koristeći istu logiku, s njihovim slabostima:

“Vi se borite da preživite sa svojom plaćom? Ja ne mogu zamisliti koliko lijepa osoba treba biti da se ne bude bogat. Dovoljno je otići tamo i zaraditi! Pih!”

“Vi nemate djevojku? Ne mogu zamisliti koliko nedruštven tip moraš biti da ne nađeš lijepu ženu koja te voli. Koliko je teško prodrmati se i biti dinamičan, privlačan, lijep čovjek?”

“Pijete alkohol? Ili pušite cigarete? Ili pušite travu? Zašto ne probati ne raditi te stvari?”

„Patite od depresije ili tjeskobe? Uh, jeste li pokušali ne patiti?“



*“Moja prinudna navika koja mi skraćuje život je potpuno drugačija od prejedanja. Naime, puno više je seksi.”*



Sada ih promatrajte kako će izgovoriti deset tisuća olakotnih okolnosti za svoj neugodan problem (ekonomija je loša, žene su kučke, ovisan sam), dok u potpunosti odbacuje sve slične uzroke pretilosti.

#### Znanost:

To se zove temeljna pogreška atribucije, ili pristrano predstavljanje.

Radi se o univerzalnom misaonom procesu koji kaže da kada drugi ljudi nešto zabrljaju, to je zato što su glupi ili zli. No, kad mi sami zabrljamo, to je apsolutno zbog stjecaja okolnosti. Kao i kad primijetite da vam je suradnik od jutra nabrušen, to je zato što je nekontrolirani dikobraz. Ali, ako se vi pojavite na poslu napunjeni adrenalinom, to je zato što vam se probušila guma i trebala vam je vučna služba.

Proces izgleda tako očit kada se objasni - mi jednostavno nemamo dovoljno informacija o okolnostima u kojima je druga osoba zabrljala, pa ga popunjavamo s našim vlastitim. Ako nikada nismo bili debeli, onda pretpostavljamo da debeljko osjeća jednak nivo gladi kao i mi, da je njegov metabolizam



*“Nisi iznio smeće jutros. Je li to zato što me više ne voliš?”*

jednak našem, da je njegov odgoj jednak, da je slobodno vrijeme i energija koju on može posvetiti vježbi jednaka našoj. Mi smatramo da se svako od nas suočava s jednakom dilemom na raskršću, a samo jedan od nas je izabrao jesti krafne. Stvarnost je, naravno, da ste bili na potpuno različitim putovima. Pretpostavka da su svačije okolnosti identične je tako očito pogrešna da graniči s ludom, ali svatko to radi. Znalci i političari

podjednako se izruguju s nezaposlenima da su lijeni, iako njihovi vlastiti podaci pokazuju da na svakih pet nezaposlenih osoba, postoji samo jedan otvoreni posao.

#### Dakle, tijekom sljedeće rasprave, zapamtite ...

Ako se zatečete kako automatski odbacujete objašnjenje drugoga kao “ispriku”, krenuli ste prema točki s koje se većina odnosa ne vrati. ■

## I. Činjenice nam ne mijenjaju mišljenje

Evo kako bi stvari funkcionirale u savršenom svijetu. Ti i tvoj prijatelj ste na suprotnim stranama u vezi s nekim problemom. Nakon što je rasprava zapala u slijepu ulicu, izvučeš određenu informaciju, tako preciznu, tako uvjerljivu, tako savršenu, da tvoj prijatelj napravi zaokret od 180 stupnjeva i potpuno se predomisli.

To se vjerojatno događalo ... tako

dugo dok je predmet rasprave do kojeg nikom od vas nije posebno stalo. Ali, ako je to bilo neko emocionalno pitanje, Bog vam bio na pomoći.

#### Znanost:

Vratimo se na početak na trenutak, i na teoriju da su ljudi proračunali kako voditi raspravu kao oblik verbalnog nasilja radije nego metodu širenja ispravnih podataka. To znači da zapravo

postoje dva razloga zbog kojih bi se netko mogao svađati s vama: jedan jer vas stvarno želi uvjeriti u pravu stvar i drugi jer pokušava uspostaviti dominaciju nad vama i smanjiti vaš status u plemenu (ili uredu ili forumu), a podići svoj vlastiti. To znači da postoji velika opasnost da budete na pogrešnoj strani po nekom pitanju potpuno odvojenom od problema kao takvog.



„Pokrivanje usta je prvi korak za bilo koji uspješan dijalog.“

Razmislite o načinu na koji se ljudi kao ekipa odnose prema dvjema stranama u raspravi. Ne samo političke stranke; sjetite se suprotstavljenih nogometnih navijača ili fanova bilo čega.

Možete primijetiti kako sučeljavanja mogu povući ljude da skaču na pitanja koja se njih ni malo ne tiču, samo kako bi se imali priliku pridružiti ekipi (istovremeno, samo djelić od tisuće „fanova“ neke grupe ili ekipe stvarno podržava tu grupu ili ekipu, prati ih i posjećuje svaku utakmicu).

Sada promislite koliko bi im naudilo kad bi morali promijeniti ekipu.

To je razlog zašto postoji *potvrda pristranosti* (socijalna vještina: način da biste uspostavili vezu s drugom osobom). U članku u novinama pročitamo vijest koja podržava ono što mi vjerujemo, i mi ga uvrstimo u stupac “Bio

sam u pravu o tome”. Članke koji proturječe onom što vjerujemo odbijamo. Izmislimo razlog - možda je izvor vijesti dio zavjere s druge strane ili što god je potrebno, kako bi bili sigurni da stupac “bio sam u krivu“ ostaje prazan.

Istraživači su izveli eksperimente u kojima su priključili mozak ljudi na skener, a zatim im dali da čitaju priču u kojoj se ističe nešto glupo što su izrekli njihovi omiljeni kandidati. Dijelovi mozga zaduženi za logiku ostali su mirni, dok su se emocionalni dijelovi mozga „zasvijetlili“. Njihovi mozgovi su vagali priču, ne na temelju onoga što to logično znači za njihov stav, nego o emocionalno / društvenim posljedicama tog pogrešnog stava.

Zatim, jednom kada mozak odluči da će ovaj članak, jer je istinit, značiti pravu bol i poniženje za čitatelja, kažu logičkom dijelu:

“pronađi način da koristiš svoju ‘logiku’ kako bi ova bol nestala.” Sljedećeg dana, mogli ste čuti te ispitanike kako u kafiću uporno govore o tome kako je pristrani tisak protiv njihovog čovjeka.



“Ispao sam budala na internetu. Ovo je sada moj jedini izlaz.”

### Dakle, tijekom sljedeće rasprave, zapamtite ...

Nećete se sjetiti ovoga. Tvrdokorno ostajete u svojoj utvrdi, a internet čini situaciju još gorom jer su vaša politička i druga uvjerenja objavljena na Facebooku i gdje god da ste još objavili svoje mišljenje.

Odustajanje bi značilo nazadovanje u svemu. To bi značilo iznevjeriti svoju ekipu. Svaka mrva vaše psihologije će se boriti protiv toga.

Zastrašujuće? Logička zabluda koja sprečava „tog ludog tipa koji uvijek iznova predviđa kraj svijeta da prizna da je možda prolupao je ista zabluda koja pokreće političke stranke i, stoga, politiku vlade. Lijepo spavaj, biraču! Evolucija radi protiv nas. ■

Više na: [www.cracked.com](http://www.cracked.com)

### ... posebne pogodnosti prilikom sklapanja polica osiguranja:

- Priznaju se svi ranije stečeni bonusi i popusti kod osiguranja motornih vozila
- **Poklon bon od 500 kn** svakom djelatniku koji ugovori policu kasko osiguranja
- **Popust** na ostala dobrovoljna osiguranja:
  - **25%** na family pakete (osiguranje stanova i kućanstava)
  - **20%** na sva ostala dobrovoljna osiguranja (osobe, imovina, odgovornost...)
- Mogućnost plaćanja premija osig. administrativnom obustavom na mjesečna primanja
- **Obročno plaćanje premije osiguranja:**
  - Polica autoodgovornosti do **10 mjesečnih obroka**
  - Polica automobilskog kaska i osiguranja imovine do **10 mjesečnih obroka**
- Na stranicama za tehnički pregled Koncerna Agram **besplatna:**
  - Vizualna kontrola dijela upravljačkog i kočionog sustava na kanalu
  - Kontrola usmjerenosti i ispravnosti svjetala
  - Kontrola tlaka i dubine gazećeg sloja guma

### Pravo na korištenje usluga osobnog savjetnika za osiguranje te **ekskluzivne usluge:**

- **«Ključ u ruke»** - dolazimo po Vaše vozilo i umjesto Vas obavljamo osiguranje, tehnički pregled i registraciju Vašeg vozila na najbližem STP- Koncerna Agram
- **«Ugovoreni termin»** - ugovorite policu osiguranja te obavite tehnički pregled i registraciju vozila na najbližem STP-u Koncerna Agram u terminu kada Vama to najviše odgovara

Kao članica **Koncerna Agram**, **Jadransko** svojim klijentima, pod posebno povoljnim uvjetima može ponuditi i proizvode i usluge ostalih članica Koncerna, među kojima posebno ističemo:

- životno osiguranje - **Agram life**,
- dobrovoljno zdravstveno osiguranje - **Poliklinike Sunce**,
- financiranje putem leasinga - **Euroleasing**,
- kreditiranje putem banke - **Kreditna banka Zagreb**,
- usluge stanica za tehnički pregled.

**Za sve informacije obratite se Glavnom povjereniku svoje podružnice**

# POSEBNA PONUDA ZA ČLANOVE SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

Ljetovanje u **HOTELU MEDENA** po povlaštenim cijenama

Rezervacije se moraju napraviti 14 dana prije namjeravanog dolaska a uplata avansa od 20% cijene, po predračunu, 7 dana prije dolaska, a ostatak iznosa u gotovini ili American Express karticom na rate na recepciji hotela.

## REZERVACIJE I INFORMACIJE:

Mladen Joja, mob 099 242 3713 , VPN 33001 , fax 01 370 24 24  
ili [mladen.joja@hznfra.hr](mailto:mladen.joja@hznfra.hr)

Smještaj u sobama standard (dvokrevetne, trokrevetne i jednokrevetne), po sljedećim cijenama smještaja, na bazi polupansiona

PERIOD	15.06. – 06.07.2013. i 17.08. – 07.09.2013.	06.07. – 17.08.2013.
1/2 soba	210,00	290,00
1/1 soba	300,00	400,00

## POPUSTI ZA DJECU

0 – 6,99 god. sa 2 odrasle osobe, bez ležaja	100%
0 – 6,99 god. sa 2 odrasle osobe, na pomoćnom ležaju	60%
0 – 6,99 god. sa 1 odraslom osobom, na osnovnom ležaju	50%
7 – 13,99 god. sa 2 odrasle osobe, na pomoćnom ležaju	50%
7 – 13,99 god. sa 1 odraslom osobom, na osnovnom ležaju	30%
- popust na 3. ležaj za odraslu osobu u trokrevetnoj sobi iznosi 30 % - dodatak za puni pansion iznosi 50,00 kn po osobi - Boravišna pristojba po osobi/ danu: 7,00 kn - Boravišna pristojba se plaća iznad 12. godina, a za dijete od 12. - 18. godine plaća se 50% od iznosa pristojbe	