СИЈГЕ

www.szs-railsyn.org

ЛИСТ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • ГОДИНА XIX • БРОЈ 206

стр. 3

РЕСТРУКТУРИРАЊЕ

РЕЧ УРЕДНИКА

РАЗГОВОР С ПОВОДОМ

- ***Приорит- заштита будућности железнице и запослених***
- ***Веће учешће синдиката у реструктурирању***
- ***Реорганизација СЖС у складу са насталим променама***

• *Осврт на протекли период од Вашег избора за председника СЖС до данас*

Период од избора до данас обележио је наставак процеса реструктурирања, фазом у којој су 10. августа 2015. године од јединственог система „Железнице Србије“ формирана четири засебна акционарска друштва, „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Карго“, „Србија Воз“ и „Железнице Србије“ а.д. То је изазвало низ промена у самом функционисању железничког система, што је условило и нову улогу синдиката у наставку процеса, дефинисану кроз борбу за голи опстанак запослених и заштиту будућности железнице. Истовремено, наставили смо активности на реализацији солидарне помоћи члановима, позајмицама, организовању превентивно-рекреативног одмора и праћењу примене одредаба Колективног уговора за „Железнице Србије“ а.д.

• *Ваше виђење актуелне ситуације на железници и синдикату*

Ситуација је веома сложена, јер се железница налази на прекретници даљег развоја, који организационо и суштински мора да прати и синдикат кроз сопствено реструктурирање. Много је отворених питања о актуелном тренутку реструктурирања, на која нема конкретног одговора ни од стране Владе, ни од послодаваца, а од којих зависи и будућност железнице и статус запослених. То пред синдикате поставља нове изазове, да упорношћу и константним притиском на креаторе и егзекуторе реформе издејствују наставак реструктурирања који ће довести до тога да железница може несметано и безбедно да функционише и да се развија, са једне стране, а са друге стране да се максимално заштите права запослених и евентуални вишак запослених решава на најприхватљивији начин.

• *Обавезе и план активности у наредном периоду*

Приоритетна активност биће везана за даљи процес реструктурирања и обезбеђивања максималног утицаја синдиката, кроз учешће у свим активностима које се тичу социјално-економског и радно-правног статуса запослених и њихове заштите од свих могућих негативних последица које собом носи процес реформи. Истовремено, одлуком Главног одбора, преузели смо обавезу да у првом кварталу наредне године усвојимо нов Статут СЖС, као неминовност нове организационе шеме српских железница, кроз који ћемо организациону структуру и деловање прилагодити насталим променама, а истовремено сачувати Синдикат железничара Србије као институцију.

• *Честитка за Нову годину и Божић*

Свим члановима СЖС и свим запосленима на српским железницама, као и њиховим породицама, честитам наступајуће новогодишње и божићне празнике, са жељом да их дочекају у добром здрављу, окружени љубављу својих најближих. У наредној години, желим свима пуно успеха у раду и синдикалној борби за очување елементарних права на рад и животну егзистенцију, за међусобно јединство и разумевање, како би лакше пребродили тешке дане које су пред нама.

РЕСТРУКТУРИРАЊЕ

- ***Предлози правилника о организацији и систематизацији послова у друштвима неће бити усвојени***
- ***Формирање тима за управљање***
- ***До краја марта 2015. израда програма за решавање вишка запослених***

Након низа одржаних састанака са представницима ресорних министарстава Владе Републике Србије и пословодствима Акционарских друштава „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Карго“, „Србија Воз“ и „Железнице Србије“ у септембру и октобру 2015. године, репрезентативни синдикати који делују на српским железницама изразили су оправдано незадовољство недостаком правих информација у којој фази се реструктурирање налази, када ће се усвојити правилници о организацији и систематизацији послова, на који начин ће се решавати евентуални вишак запослених, да ли ће бити обезбеђена средства за стимулативне отпремнине, буџетска пројекција средстава за железницу за 2016. годину и низ других питања везаних за будући социјално-економски и радно-правни статус запослених. У међувремену, друштва су урадила радне верзије правилника о организацији и систематизацији послова, којима је предвиђен 3001 запослени као вишак и упутили их Влади Републике Србије, а да их претходно нису доставили репрезентативним синдикатима у циљу давања примедби, како је било договорено.

Све активности везане за израду радних верзија правилника о организацији и систематизацији, често обавијене велом тајни и пласирањем дезинформација и погрешних информација, изазвале су велико незадовољство и забринутост запослених. Репрезентативни синдикати су, из наведених разлога, затражили састанак са председником Владе Републике Србије и министрима за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, привреду, финансије и рад, запошљавање, борачка и социјална питања, који је требало да се одржи 23. новембра 2015. Међутим, због заузетости позваних представника Владе, до састанка није дошло, о чему је репрезентативне синдикате обавестила саветница потпредседнице Владе, министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Мишела Николић, на састанку одржаном 20. новембра 2015. Том приликом, репрезентативни синдикати су упозорили да због недостака правих информација и начина на који се спроводи реструктурирање, начина на који су урађене радне верзије правилника о организацији и систематизацији, као и њиховог садржаја и исказаног вишка запослених, може доћи до исказивања великог незадовољства и примене свих видова синдикалне борбе.

Мишела Николић је констатовала да у овом тренутку не може да да одговор на сва отворена питања. Процес реструктурирања захтева учешће више министарстава, пре свега привреде и финансија, тако да је договорено да репрезентативни синдикати упуте питања на која ће ресорна министарства дати одговоре. Синдикати су министарствима доставили следећа питања:

<u>Процес реструктурирања:</u>

- период реструктурирања (број година)?
- планирани временски период рационализације радне снаге?
- да ли ће се уподобити временски период реструктурирања са периодом рационализације радне снаге?
- да ли ће процес реструктурирања пратити техничко-технолошка модернизација и улагање у инфраструктурне објекте и возна средства.

<u>Израда Правилника о организацији и систематизацији:</u>

- приликом израде правилника о организацији и систематизацији, коју методологију користе послодавци (да ли по километру пруге, у односу на стање техничко-технолошких капацитета, расположивог броја

извршилаца), или у односу на планирана средства субвенције за наредну годину?
- да ли се приликом израде правилника о организацији и систематизацији код одређивања броја запослених предвиђених за рационализацију (вишак), водило рачуна о примени свих неопходних законских регулатива које регулишу материју безбедности и уредности железничког саобраћаја?

Рационализација радне снаге:
- ако је предвиђено да процес реструктурирања по свим сегментима траје у периоду 2016.-2020. година, онда и процес рационализације радне снаге мора да се одвија у том периоду. Ко нас „притиска“ да тај процес завршимо до 2017. године?
- да ли је урађена студија људских ресурса, по старосној, квалификационој и кадровској структури, како је најавила министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, а која је неопходна за израду стратегије људских ресурса у будућем периоду и одређивање неопходног броја извршилаца?
- да ли је држава наложила послодавцима четири друштва који се број запослених мора исказати као вишак?
- који ће бити параметри за утврђивање вишка запослених?
- ко ће и из којих средстава по друштвима финансирати решавање вишка запослених или ће то бити једно друштво и које?
- да ли ће се вишак запослених регулисати искључиво путем Програма за решавање вишка запослених?
- да ли се и у ком износу планирају средства за наредну годину за решавање вишка запослених, односно, колики је планирани износ средстава за стимулативне отпремнине?
- колики ће бити номинални финансијски износ средстава по години стажа за стимулативне отпремнине?
- да ли ће се номинални финансијски износ рачунати по години пензијског стажа или години проведеној на раду?
- уколико се држава определи за модел да се вишак запослених „смести“ у „Железнице Србије“ а.д. и ту решава, како ће се то ускладити са законском регулативом, имајући у виду претежну делатност друштва и ко ће то финансирати?
- када се планира почетак израде Програма за решавање вишка запослених, у складу са Колективним уговором за „Железнице Србије“ а.д, чл. 134. – 136.
- да ли постоји могућност за израду Програма за решавање вишка запослених, без обзира на дефинисање финансијских средстава за стимулативне отпремнине?
- да ли се планирају измене и допуне Закона о пензијском и инвалидском осигурању у делу стицања услова за пензију (брисање „казнених“ одредби умањења пензије за недостајуће године стажа), као једна од стимула-

тивних мера за спровођење принципа добровољности у решавању вишка запослених?

Пројекција обустављања саобраћаја на непрофитабилним пругама:

- да ли се планира обустављање саобраћаја на „непрофитабилним деоницама“ и којим?
- ко врши обустављање саобраћаја?
- који ће параметри бити коришћени за утврђивање непрофитабилних деоница у односу на јавни интерес да се на тим правцима обавља железнички саобраћај и да ли ће се водити рачуна да ли на тим правцима постоје други видови превоза?
- да ли се прати привредни развој на тим територијама (Бор, Мајданпек, Прахово) који условљава свакодневну миграцију радне снаге и потребу за превозом?
- колики је удео квалитета реда вожње у односу на анализу профитабилности на појединим правцима?
- на основу које стратегије развоја путничког саобраћаја се набављају нови путнички возови и зашто, ако се планира укидање саобраћаја на значајном делу територије коју покривају српске железнице?
- да ли постоји могућност да други оператери обављају саобраћај на тим пругама?
- да ли постоји могућност да држава или локалне самоуправе финансијски учествују у одржавању саобраћаја на тим деоницама?

Буџетска пројекција финансијских средстава за 2016. годину:

- на основу којих параметара је утврђен планирани износ субвенција за 2016. годину за инфраструктуру и „Србија воз“ за ОЈП? Тај износ је за синдикате неприхватљив, јер је далеко испод минималног износа за функционисање система. Са тим износом реструктурирање не може да доведе до боље функционалности система, што је био један од основних мотива за реструктурирање српских железница, по речима министарке Михајловић?
- да ли ће се, приликом коначног утврђивања субвенција за наредну годину, имати у виду стручна анализа потребних средстава, коју су урадила друштва „Инфраструктура железнице Србије“ и „Србија воз“, која су неопходна да би систем уопште функционисао, а која су у већем износу од планираних?

Посебно питање:

- који ће бити однос државе према запосленима на Косову и Метохији?
- да ли је дефинисан број запослених у северном и централном делу Косова и Метохије?
- колико је запослених са тог подручја радно ангажовано?
- како се дефинишу зараде запосленима који нису радно ангажовани?
- како ће се регулисати саобраћај у северном делу Косова и у складу са којим законским регулативама?
- да ли ће се обратити посебна пажња на деонице Краљево-Косовска Митровица и Ниш-Мердаре?

Предлози систематизација неће бити усвојени !

Убрзо након достављених питања, 27. новембра 2015. године, на позив саветнице потпредседнице Владе Зоране Михајловић, одржан је састанак представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарства привреде и Министарства финансија са репрезентативним синдикатима, на коме су синдикати добили део одговора на сва отворена питања везана за процес реструктурирања, пре свега број запослених који су у вишку по радним верзијама Правилника о организацији и систематизацији послова.

Репрезентативни синдикати су, као и више пута раније, упозорили да је реструктурирање „скупа“ активност, да са предложеном организацијом и бројем извршилаца друштва неће моћи да функционишу, да је угрожена безбедност саобраћаја, да је техничко-технолошко стање катастрофално, да динамика-период рационализације радне снаге мора да прати динамику реструктурирања, да запослени морају да знају који се начини решавања вишка запослених предвиђају, да репрезентативни синдикати морају бити укључени у све процесе који се односе на социјално-економски и радно-

правни статус запослених, као и да је предвиђени износ субвенција за 2016. годину за „Инфраструктуру железнице Србије“ а.д. и „Србија воз“ а.д. потпуно неприхватљив и неодржив.

Мишела Николић је изнела информацију да предлози систематизација акционарских руштава „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија карго“ и „Србија воз“ неће бити усвојене, јер не одражавају право стање. До даљег, сви запослени настављају да раде на основу анекса уговора о раду које тренутно имају.

Пословодствима није задат број запослених које кроз правилнике о организацији и систематизацији послова треба да искажу као вишак, већ су добили задатак да направе три чисте фирме које ће моћи да наступају на тржишту, које су неоптерећене историјским дуговима, које немају вишак запослених и вишак имовине на коју ће непотребно плаћати порез и друга оптерећења. Пословодства су од Министарства добила задатак да направе систематизације како би требало да изгледају 2020. године. Инструкција је била јасна. Да би се обавила функција за коју су друштва основана, одредити оптимални број извршилаца.

Једино што је зацртано је ниво субвенција за 2016. годину и број запослених који се у 2016. години мора исказати као вишак, а то је број од 2700.

Да би се на квалитетан начин наставио процес реструктурирања, процесом реформи се мора управљати, тако да ће бити формирани тимови за управљање променама и да у том процесу морају заједнички учествовати сви, Влада Републике Србије, пословодства и репрезентативни синдикати. У наредних 10 до 15 дана неопходно је формирати Радну групу за израду Програма за решавање вишка запослених, уз учешће репрезентативних синдиката на начин како је то предвиђено Законом о раду и Колективним уговором, уз утврђивање динамике, по којој би програм требало да се изради до краја марта 2016. године. Постоји неколико опција социјалног програма, у зависности од расположивих финансијских средстава за те намене.

Репрезентативни синдикати су изнели низ

сумњи у стварне намере и крајње циљеве реструктурирања, уз став да само техничко-технолошка модернизација може да доведе до евентуалног вишка запослених и да процес рационализације радне снаге мора да прати процес модернизације. Држава мора да утврди јасну саобраћајну политику на националном нивоу, у којој ће бити одређено место, улога и значај железнице и да се у односу на то спроводи и реформа у железничком сектору. Држава мора да уложи далеко већа средства од планираних, уколико жели да оствари основни циљ реструктурирања, побољшање ефикасности система и пословање нових друштава на здравим економским основама и тржишним принципима.

Неприхватљив је „зацртани“ број од 2700 запослених који се мора у 2016. години исказати као вишак, као и предвиђени ниво субвенција за „Инфраструктру железнице Србије“ а.д. и „Србија воз“ а.д.

Након одржаног састанка, репрезентативни синдикати су договорили даље кораке и наступе у циљу праћења процеса реструктурирања, пре свега заштите запослених у процесу решавања вишка запослених.

Договорено је да се упути позив председнику Владе Републике Србије за хитан састанак, на коме ће се тражити одговори на суштинска питања спровођења реформи српских железница и стварне намере Владе у том процесу.

У супротном, уколико до састанка не дође, биће заказана конференција за медије, на којој ће се шира јавност упознати са свим проблемима на српским железницама и будућим потезима репрезентативних синдиката.

Предраг Спасић

ГО СЖС

НЕПРИХВАТЉИВО МИШЉЕЊЕ КОНСУЛТАНТА

Реструктурирање, али не на штету запослених.
Како решити евентуални вишак запослених? Неопходан нови Статут СЖС

Друга редовна седница Главног одбора СЖС, одржана је у Београду 29. октобра.

На дневном реду седнице биле су тренутно најактуелније теме везане за активности СЖС између две седнице и неизбежна тема реструктурирање „Железнице Србије“ад.

Порет тога, на седници су разматрана правила о раду комисија СЖС, рад Уређивачког одбора листа СИЖЕ и именовање Главног и одговорног уредника листа СИЖЕ и његовог заменика.

Разматрана су и текућа питања, где је највише полемике вођено по питању новог Статута СЖС.

Седници су присуствовали: в.д генералног директора „Инфраструктура железнице Србије“а.д. Горан Максић, помоћник в.д. генералног директора за правне послове Инфраструктуре Зоран Лукић, извршни директор за саобраћај у „Србија Карго“ а.д Радољуб Гемаљевић и помоћник генералног директора за саобраћај, вучу и одржавање возних средстава у „Србија Воз“ а.д. Димитрије Милутиновић.

У уводном делу седнице, председник СЖС Драган Ранђеловић упознао је чланове Главног одбора са активностима СЖС између две седнице.

Ранђеловић је истакао да је приоритетна активност , реструктурирање, осврнувши се на мишљење консултантске куће Планет.

НЕРЕШЕН СТАТУС ТКП

Председник СЖС је нагласио да је мишљење консултанта неприхватљиво, истакавши да је реструктурирање неопходно. Међутим, став СЖС је да се мора у првом реду водити више рачуна како о материјално-социјалном положају запослених, тако и о предвиђеном ткз. вишку запослених. Поред тога, став СЖС је да се проблем ткз. вишка запослених мора решити према предвиђеном плану до 2020. године, а не, како то неко жели, на брзину до 2016. или 2017. године

Горан Максић је говорио о току реструктурирања и терминима за израду Правилника о организацији и систематизацији послова у „Инфраструктура железнице Србије“а.д.

Максић је, између осталог, нагласио да је решен статус свих делатности у оквиру инфраструктуре. Једино није дефинисан статус Сектора за ТКП, те да је послат допис Дирекцији за железнице и ресорном министарству, да дају своје мишљење.

Димитрије Милутиновић из „Србија Воз“а.д. је истакао да је у овом друштву тренутно запослено 2915 радика, да је проблем старосна структура, те да ће се изказати вишак у администрацији, али не и када је у питању извршно особље.

Радољуб Гемаљевић из „Србија Карго“ а.д. је истакао да је урађен Предлог систематизације и да је акценат на стварном стању, када је реч о броју запослених у овом друштву. Зато није разматран евентуални технолошки вишак.

Гемаљевић је нагласио да ће проблем вишка запослених бити решен према

планираној динамици до 2020. године.

Чланови Главног одбора поставили су директорима доста питања која су се односила на систематизацију, права на П-4 и П-9, заштиту запослених, статусу прегледача кола, материјално-социјалном положају запослених, социјалном програму, проблемима са одржавањем возних средстава, стању пруга, зарадама и многа друга питања.

Оно што је битно је чињеница да постоји обострана воља за сваки вид сарадње и комуникације. Да ли ће то тако у пракси бити, време ће показати.

РАДНА ГРУПА ЗА НОВИ СТАТУТ

На седници су усвојена правила о раду комисија СЖС и Уређивачког одбора листа „СИЖЕ“. За Главног и одговорног уредника, именован је Драган Ранђеловић, а за његовог заменика Драган Божић.

Главни одбор је донео одлуку о формирању Синдикалне организације ЕТП Параћин, у складу са Статутом СЖС.

Неопходно је и доношење новог Статута, како би се организациона структура СЖС и будући начин деловања прилагодили насталим променама у Железницама Србије.

Главни одбор донео је одлуку о формирању Радне групе за израду Нацрта Статута СЖС, коју чине чланови Извршног одбора ГО СЖС. Драгослав Антић предложио је да свака ЈСО предложи још по једног члана радне групе.

Донете су одлуке о динамици израде Статута СЖС, после доста полемике по питању рокова за спровођење свих активности.

В.Р.

ЈСО СТП

МНОГО ПИТАЊА-НЕМА ОДГОВОРА

Одбор ЈСО СТП одржао је редовну седницу 24. новембра уз присуство председника СЖС Драгана Ранђеловића и генералног секретара СЖС Предрага Спасића.

Јасминко Пијетловић, председник ЈСО упознао је Одбор о активностима између две седнице. Извршни одбор СЖС на основу одлуке Главног одбора СЖС припрема Нацрт Статута СЖС са акцентом на будуће организованости СЖС у свим друштвима. СЖС је, 3. новембра, са осталим репрезентативним синдикатима одржао састанак у Великој сали са представницима ресорних министарстава: Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарства привреде, Министарства за рад, запошљавање, борачка и социјална питања, Министаства привреде и Министарства финансија и представницима новонасталих предузећа, на челу са генералним директорима. На седници су постављена многобројна питања на која нису добијени одговори.

Двадесетог новембра одржан је састанак, у просторији СЖС, са репрезентативним синдикатима и Мишелом Николић саветницом потпредседника Владе, министарке Зоране Михајловић. Синдикати су изнели незадовољство на тему непознаница које се тичу вишка запослених, како ће се решавати вишак, по ком програму и да ли за тај пројекат постоји одређени новац?

Николић није могла да да одговоре, осим да нико ни из једног предузећа неће отићи без социјалног програма и да исти мора бити усвојен заједно са репрезентативним синдикатима и да до средине марта 2016. године треба утврдити критеријуме. На састанку је договорено да је неопходно одржати састанак са потпредседницом Владе Зораном Михајловић.

На седници је више дискутаната коментарисало нацрте правилника о организацији и систематизацији радних места у свим друштвима и донет је закључак да се до 26. новембра, мејлом или факсом, из свих СО доставе примедбе и сугестије председнику ЈСО који ће исте објединити и доставити председнику СЖС.

Јасминко Пијетловић

JCO ЗОВС

КАО И ОБИЧНО-ЗОВС НАЈГОРЕ ПРОШАО

Пета редовна седница Одбора JCO ЗОВС одржана је 23. новембра. Седници су присуствовали - директор Сектора ЗОВС у „Србија Воз“ а.д. Милан Савић, директор Сектора ЗОВС у „Србија Карго“ а.д. Драган Каћански, заменик директора Сектора ЗОВС у Друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ а.д. Борис Спасојевић и заменик председника Синдиката железничара Србије, Драган Божић.

Милан Савић и Борис Спасојевић су детаљно изложили члановима Одбора актуелну ситуацију у вези са израдом Правилника о организацији и систематизацији послова.

После исцрпне, дуге и на моменте жучне расправе, чланови Одбора донели су закључак да су предложени правилници о организацији и систематизацији послова у оба друштва неприхватљиви за запослене на одржавању возних средстава.

У вези са наведеним закључком, Одбор JCO ЗОВС-СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ, је изнео следеће примедбе:

- предложени нацрт систематизације у „Србија Карго“ а.д. у делу који се односи на запослене на одржавању возних средстава, у потпуности је неприхватљив. У Србија Каргу тренутно је запослено 4020 извршилаца, од чега је у Сектору ЗОВС запослено 1162 извршиоца. Изказани вишак износи 801 извршилац, од тог броја чак 428 је из Сектора ЗОВС, што је више од 50% од укупно исказаног вишка у овом друштву, а 35,5% од укупног броја запослених у Сектору ЗОВС. Запослени у Сектору ЗОВС „Србија Карго“ а.д. с правом се питају ко је и на основу којих параметара одредио да је више од 50% запослених који су предвиђени као вишак у овом предузећу, из овог сектора.

- предлог Правилника о организацији и систематизацији за „Србија Карго“ а.д. који нам је достављен на увид, по мишљењу чланова Одбора JCO ЗОВС је тако урађен да може довести до угрожавања безбедности и редовитости железничког саобраћаја.

- поставља се питање - да ли је, приликом израде систематизације радних места вођено рачуна о примени свих неопходних законских одредаба које регулишу материју безбедности и уредности железничког саобраћаја, а у оквиру Сектора ЗОВС, да ли су испоштовани утврђени критеријуми и нормативи за одржавање возних средста?

- предложеним Правилником дошло је до неприхватљивог смањења броја запослених у Сектору ЗОВС, који је у односу на друге секторе у Србија Каргу, процентуално претрпео највеће смањење запослених.

- Ако се има у виду да запослени на одржавању возних средстава, услед константног недостатка резервних делова, раде дупли посао (са неисправних возила скидају исправне делове и монтирају их на друга возила, како би их оспособили за саобраћај), недостатак адекватног алата за рад, као и то да је возни парк, у просеку, старији од 30 година, изражавамо оправдану сумњу да ће организовање посла у појединим радионицама бити доведено у питање. Самим тим, била би угрожена редовитост и безбедност железничког саобраћаја.

По ко зна који пут, све се опет сломило на запосленима ЗОВС-а, чија су (успут и то да поменемо) лична примања, у односу на запослене у неким другим секторима, далеко мања.

Значај запослених на одржавању возних средстава је огроман, али овде то нема ко да цени. Сва возна средства улазе у радионицу и излазе из радионице, где њихово одржавање и оправке врше квалитетни и обучени мајстори, (механичари, електричари, електромеханичари, електроничари, бравари, стругари, заваривачи, итд.), који се за послове који раде (да би га врхунски обављали) обучавају и до пет година, а колико су плаћени, у односу на друга занимања чији

запослени директно зависе од запослених на одржавању. Јер, ако је возило неисправно за саобраћај, с правом се питамо шта би онда они други радили и како би зарадили своја примања.

Запослени у Сектору ЗОВС су свесни рационализације и нису против реформи, али су против тога да највеће последице из свега извуку запослени на одржавању возних средстава, са примањима најнижим у предузећу. Незадовољство је огромно! Мишљења смо да и други сектори морају да осете терет реформи.

Чланови Одбора ЈСО ЗОВС су мишљења да је предложена систематизација рађена без адекватне методологије и да су најгоре прошли они који су најмање заштићени. Годинама се на железници замењују тезе и годинама се неки сектори у односу на друге секторе, од стране појединаца фаворизују. Намерно се занемарује чињеница да је железница систем повезан од више подсистема и ако не функционише један део система, све може да стане.

На основу закључака са састанка Одбора ЈСО, чији чланови представљају 1250 запослених у Секторима ЗОВС-а, сматрамо да, ако је предвиђено да се процес реструктурирања по свим сегментима одвија у периоду 2016-2020. година, и процес рационализације радне снаге траје у том периоду, да се утврде јасни параметри за утврђивање вишка запослених у свим секторима, као и да држава изађе са јасним социјалним програмом за решавање вишка запослених.

Дејан Миловановић

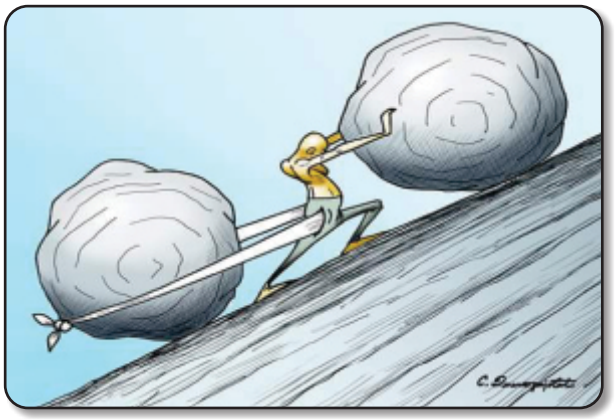
ЈСО ЗС УП

ИСКАЗИВАЊЕ ТКЗ. ВИШКА РАДНИКА – НЕПРИХВАТЉИВО

Одбор ЈСО, у скоро комплетном саставу, расправљао је о реорганизацији предузећа и изради новог Статута СЖС.

Уводно излагање дао је председник ЈСО, Радомир Радусин. Он је дао информацију са одржаног Главног одбора СЖС и са заједничке седнице репрезентативних синдиката, пословодстава и представника ресорних министарстава.

У дискусији која је уследила, изнет је заједнички закључак да СЖС не може да прихвати исказивање ткз. вишка радника. Добровољни одлазак радника уз отпремнине је једино прихватљива варијанта смањења броја извршилаца на основу исказивања стварних потреба у обављању процеса рада на железници. Захтева се већи износ отпремнина него што је то до сада било. Ако држава жели да смањи број радника, онда је потребно да то адекватно финансијски испрати. Мада, речено је, и са овим бројем радника је скоро немогуће функционисати. Захтева се разговор са министрима ресорних министарстава, јер њихови представници који су били на заједничкој седници нису дали одговоре ни на једно постављено питање. Чланови Одбора су истакли да, уколико не дође до конкретних договора у погледу ткз. вишка радника, СЖС мора предузети све методе синдикалне борбе за заштиту интереса запослених



У наставку седнице закључено је да се мора почети са израдом новог Статута СЖС, како би се сачувало чланство које би могло да оствари своја права и интересе у новоформираним друштвима.

Душан Василић

JCO ТКС

ВЕДРО РАСПОЛОЖЕЊЕ У СУМОРНА ВРЕМЕНА

У организацији JCO ТКС, у Зајечару је обележена слава прегледача кола, Свети Козма и Дамјан - Врачеви.

Овогодишњи домаћин славе Синдикална организација ТКС Зајечар, како то доликује правим домаћинима, дочекао је госте у просторијама ТКС, на железничкој станици.

Обред сечења славског колача обављен је у цркви Пресвете Богородице.

Пре сечења славског колача, одржан је пригодан културно уметнички програм, са играма и песмама из Тимочке крајине, у извођењу КУД-а „Корени“.

У ресторану „Наша кафана“ организован је свечани ручак за све госте.

Гости на слави били су, председник СЖС Драган Ранђеловић, генерални секретар СЖС Предраг Спасић, Дејан Миловановић председник JCO ЗОВС и некадашњи председник JCO ТКС, Верољуб Цанић.

Слава прегледача кола и традиционалне спортске игре, прилика су да се прегледачи кола из свих организацоних целина Сектора за ТКП окупе на једном месту и размене искуства и проблеме, све у циљу бољег рада, у интересу безбедног, редовитог и сигурног саобраћаја.

Без обзира на ова тешка и суморна времена и проблеме са којима се свакодневно сусрећу у раду, узимајући у обзир и тренутна догађања, везана за статус перглeдача кола у новој организацији предузећа, ништа није могло да поремети традиционално ведро расположење, које одувек влада на сусретима и дружењима прегледача кола.

Наредни, десети по реду, домаћин славе је Синдикална организација ТКС Рума.

В. Радојевић

СО СТП РУМА

ЗАБРИНУТОСТ ЗА ПРЕДУЗЕЋА И РАДНА МЕСТА

Дугогодишњу неправду треба исправити

У Шапцу је 12. новембра одржан састанак Синдикалне организације СО СТП Рума, на коме су присуствовали председник ЈСО СТП Јасминко Пијетловић и председник СО Горан Марковић.

Пијетловић и Марковић су присутне (око 30 чланова СЖС) известили о актуелној ситуацији у СЖС и новоформираним предузећима (друштвима). У СЖС је актуелна израда Статута чији Нацрт ради Извршни одбор, а потом ће бити доступан јавној расправи у подружницама, синдикалним организацијама, ЈСО, Главном одбору и на крају, Скупштина СЖС ће дати завршну реч.

У друштвима се ради Предлог правилника о организацији и систематизацији радних места, који би требало да се достави репрезентативним синдикатима.

Примећена је забринутост свих присутних како за будућност нових предузећа, тако и за будућност својих радних места. После дуже расправе, схваћено је да реформе морају да се спроведу, али се апелује да не буду само за раднике на терену и извршно особље. Маневристи су у више наврата исказивали проблем свог положаја у Прилогу I Колективног уговора. Одбори СО као и ЈСО сматрају да тај проблем треба да се реши. Он се односи на следеће:

Маневристи су завршили курс у ЖТШ 1984. године и признат им је тада II степен стручне спреме

- КВ радник са коефицијентом 1,85 у Прилогу I Колективног уговора има I степен стручне спреме
- ПК радник са коефицијентом 1,69, за стручност поседује уверење.

Ј. Пијетловић

СЕКЦИЈА ЖЕНА ЈСО ЗОВС

ХУМАНОСТ И ДРУЖЕЊЕ НА ДЕЛУ

Одбор секције жена ЈСО ЗОВС одржао је своју другу редовну седницу у новом сазиву у Сомбору 22. октобра. Чланице Одбора су посебно биле заинтересоване за нове услове пословања. Размењена су искуства и предлози у вези организације рада у друштвима, као и у Секцији жена и ЈСО ЗОВС.

Одбор је претходно посетио Црвени крст Сомбор и донирао одећу, обућу, прибор и слично, наишавши на срдачну добродошлицу и захвалност.

Љубазни домаћин Зоран Кирицић је, после састанка, чланице Одбора провео дивним улицама Сомбора у шетњи испод, још увек у пуном листу, познатих сомборских бођоша, цветним трговима окруженим архитектуром специфичном за ово поднебље, а онда је уприличио и вожњу фијакером, старим симболом Сомбора. Наравно, искористићена је прилика и за упознавање прошлости овог лепог града, па је посећен Градски музеј и галерија Милан Коњовић.

Све се завршило пријатним дружењем до вечерњих сати, када се морало на пут, уз позив домаћина и једногласно обећање да ћемо сигурно све поновити.

Славица Јовановић

ДА МАЛО ИЗОШТРИМО

„ЏАБА СТЕ КРЕЧИЛИ!"

Оно о чему се причало, напокон је и остварено. Добили смо од једног, четири друштва-предузећа. Добили смо четири гарнитуре пословодстава. Да ли је то уштеда? Добили смо преко шест хиљада радника који ће бити исказани као ткз. вишак. Да ли је то реструктурирање? На основу којих критеријума је исказан вишак?

Неверица, људи без даха гледају негде у празно, даљину... Да ли је могуће да се ово нама дешава? Конфузија, гнев, огорчење... Комешање. Ово никада није било овако. Толико накарадности, незнања, нестручности... никада.

Нико нормалан није против реструктурирања, да се нова предузећа доведу „на здраве ноге". Овако, како је кренуло, не води ка томе. То је сигурно.

Ми још увек радимо помоћу „штапа и канапа", а неко замишља да смо на нивоу јапанских железница. Тако су направили и систематизацију?

У новим друштвима немамо услове за нормално функционисање. Ни пре тога их нисмо имали. Нема се основних ствари које омогућавају безбедност и сигурност у саобраћају. Шта рећи, а не заплакати?

Једно је сигурно, има простора да се много боље организујемо, мање трошимо на поједине ставке, много економичније послујемо. То мора да се призна.

Али, мора да се јасно каже и колико је запослено радника на железници у последњих пет година? Ко их је запослио, на какав начин и зашто? Сваки директор је доводио са собом „стручњаке". Они су остајали на железници и кад су директори били смењени.

А колико је оних који су доведени као партијско запошљавање последњих година? Подразумева се да они неће бити ткз. вишак. Све су то, углавном, „стручњаци" који су завршили „високе школе за неколико месеци". Брука. Чија?

А шта је са „стручњацима" који и не долазе на посао, а примају плате? Чак у новој систематизацији преферирају руководећа радна места. Они неће бити ткз. вишак? Већ се зна да неће. Брука. Чија?

У низу нелогичности, које можемо набрајати до сутра, каже се да је смањење броја радника директно повезано и са укидањем појединих пружних праваца.

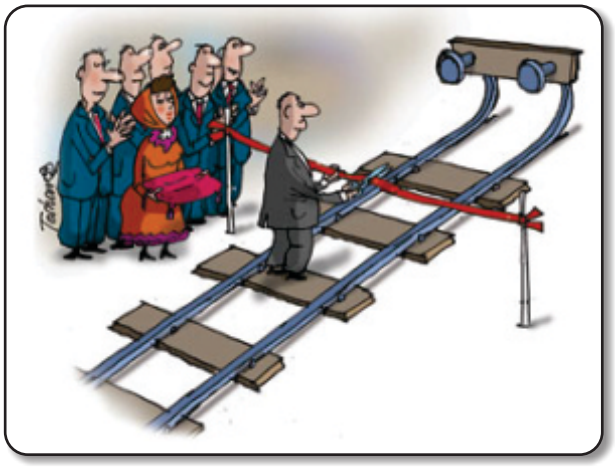
Да, истина је да на појединим релацијама нема путника. Зашто? Да ли је омогућено нормално одвијање саобраћаја на тим пругама? Редовно, са композицијама које омогућавају пристојну вожњу? Није. Како онда да имамо путника у возовима који не саобраћају или „изузетно не саобраћају"? Брука. Чија?

О оваквом реструктурирању можемо писати данима. Нажалост, у негативном контексту. Једно је сигурно, ово што се ради- не ваља. Које су намере биле или јесу - није ми јасно? Општи је утисак, са много радника сам причао, да се све ово намерно ради наопако. Намера или не?

Ако је то неко баш овако замислио, тај је стварно „залутао у магли". Ако је замислио другачије, а иде овако - није добро. Или није ништа ни замислио, па како буде. Брука. Чија?

Углавном, „џаба сте кречили"!

Душан Василић



МЕЂУНАРОДНА САРАДЊА

ОДРЖАНА РЕДОВНА КОНФЕРЕНЦИЈА РЕГИОНАЛНОГ ФОРУМА СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА ЈУГИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

У румунском граду Орадеа, од 26.–28. новембра, одржана је редовна конференција Регионалног форума синдиката железничара Југоисточне Европе, уз покровитељство Фондације Фридрих Еберт, задужене за развој социјалног дијалога у Југоисточној, Источној и Централној Европи. На конференцији су учествовале делегације из Румуније, Мађарске, Бугарске, Македоније, Црне Горе, Републике Српске, Босне и Херцеговине и Србије. Синдикати железничара из Хрватске, Словеније, Турске и Албаније овога пута нису били присутни, због важних обавеза у својим земљама.

На конференцији су обрађиване теме из области стицања услова железничких радника за остваривање права на пензију и утицај синдиката на законодавну активност, а друга тема била је стрес на радном месту, са посебним освртом на мобинг.

Кроз расправу по наведеним темама, размењена су искуства из законодавства и праксе земаља учесница и могућности синдикалног деловања у креирању закона и заштити права запослених. Посебна пажња посвећена је мобингу, као врсти притиска на запослене од стране послодавца, који је

нарочито изражен у процесу реструктурирања и исказивања вишка запослених. Истакнута је улога синдиката у информисању и оспособљавању запослених за препознавање притисака и поступања послодавца која се могу окарактерисати као мобинг и превазилажење страха да се о томе јавно говори и затражи одговарајућа заштита, пре свега од синдиката.

Следећа конференција биће одржана наредне године у Црној Гори, а централна тема биће „Реформе у железничком сектору и њихов утицај на социјално-економски и радно-правни статус запослених.

П. Спасић

О ФОНДАЦИЈИ ФРИДРИХ ЕБЕРТ

Фондација Friedrich Ebert основана је 1925. године као политичко наслеђе првог демократски изабраног председника Немачке, Фридриха Еберта (Friedrich Ebert). Социјалдемократа Еберт, који се од занатлије уздигао на највишу државну функцију, подстакао је оснивање фондације са следећим циљевима:

- политичко и друштвено образовање људи свих друштвених слојева у духу демократије и плурализма
- стипендирање младих, надарених студената и подршка у истраживачком и научном раду
- допринос међународној комуникацији и сарадњи

Партнери Фондације Фридрих Еберт су синдикати, невладине организације, удружења грађана, истраживачке и едукативне институције, грађански покрети, организације цивилног друштва, парламенти, државне институције и међународне организације. Тежишта рада свих канцеларија фондације одговарају и посебним потребама и захтевима локалних партнера. Образовање, саветовање или размена искустава спроводи се уз помоћ експерата или експертских група на едукативним скуповима, конференцијама, семинарима, радионицама, јавним трибинама. У земљама источне и југоисточне Европе тематски оквири обухватају између осталог, демократизацију друштва, економски опоравак и процес привредне и политичке интеграције у Европску унију.

У Србији фондација Фридрих Еберт ради од 1996. године подржавајући развој цивилног друштва кроз серију пројеката. Партнери фондације на овим просторима су, поред осталих, синдикати, невладине организације, научне установе, слободни медији, политички едукативни центри...

Фондација у сарадњи са својим партнерима организује едукативне скупове, семинаре, округле столове, конференције... Тиме помаже успостављање дијалога између различитих етничких група, политичких партија и синдиката, ненасилно решавање сукоба, успостављање дијалога и сарадње, и пружа подршку друштвеним институцијама (факултетима, институтима, школама) у њиховом научном раду.

Вера Арсенијевић

Friedrich Ebert (1871 - 1925), квалификовани сарач из Хајделберга, био је рано политички и синдикално активан у Бремену. Радећи у управном одбору Социјалдемократске партије Немачке (SPD) у Берлину од 1905. године, 1912. постао је члан Рајхстага, а 1916. један од председавајућих социјалдемократске фракције у Рајхстагу. Већ 1913. године, након смрти Августа Бебела (Аугуст Бебел), изабран је за председника СПД.

Након победе револуције из 1918. преузео је копредседавање револуционарном владом, „Саветом народних посланика“. Био је одлучан противник "дикататуре пролетаријата" и система савета према руском узору, залагао се за парламентарну демократију и спровео изборе за Вајмарску националну скупштину, на којима је 11. фебруара 1919. изабран за председника немачке државе.

За време свог мандата стремио је политичком и социјалном изједначавању радништва и грађанства и одбацио политику класне борбе, што није било неспорно ни унутар социјалдемократије. Ипак, посебно десница учинила га је метом клевета и увреда које су у његовој личности требале да погоде Републику и 1925. године допринеле раној смрти овог првог демократски изабраног председника државе у Немачкој.

Тек данас, у стабилној демократији, његов политички рад који превазилази партијске границе наилази на признање које му припада.

АКТУЕЛНА ПРОБЛЕМАТИКА У ПРЕДУЗЕЋИМА ИЗ УГЛА ПРЕДСЕДНИКА ЈСО-а

1. Ваше виђење железнице у четири предузећа?
2. Који је Ваш став по питању предложених правилника о организацији о систематизацији послова, по друштвима?
3. Као члан Председништва СЖС, шта предлажете у циљу решавања проблема који произилазе из предложених организација и систематизација послова?

ЈСО ЗОВС

СИСТЕМАТИЗАЦИЈА УГРОЖАВА БЕЗБЕДНОСТ И РЕДОВИТОСТ САОБРАЋАЈА

1. За запослене на одржавању возних средстава, свакако је повољнија варијанта била подела железнице у два друштва, инфраструктуру и превоз, што је у неком тренутку и била једна од варијанти, јер би запослени остали у истом друштву (превоз). Очигледно је да су у међувремену преовладали неки други интереси. Држава је од тога одустала. Сада смо ту где јесмо, у четири независна друштва. Промене у организационој структури „Железница Србије“ настале формирањем нових друштава, свакако ће донети и низ промена у начину функционисања железничког система, као и у начину пословања и финансирања новоформираних друштава. Она имају задатак да врло брзо, у веома отежаним условима, како финансијским тако и технолошким, почну да функционишу по новим принципима. Да ли ће у томе успети, показаће време. С обзиром на искуства земаља у окружењу, које су прошле кроз сличну транзицију, бојим се да се и нама не догоди нешто слично.

2. Предлози правилника који су нам достављени на увид за „Србија Воз“а.д. и „Србија Карго“а.д. по мом мишљењу и по мишљењу чланова Одбора ЈСО ЗОВС, је тако урађен да може довести директно до угрожавања пре свега безбедности и редовитости железничког саобраћаја. Поставља се питање, да ли је вођено рачуна приликом израде систематизације радних места, о примени свих неопходних законских одредби које регулишу материју безбедности и уредности железничког саобраћаја, у оквиру Сектора ЗОВС? Да ли су испоштовани предходно утврђени критеријуми и нормативи за одржавање возних средстава? Предложени нацрт систематизације у „Србија Каргу“ који се односи на запослене на одржавању возних средстава, за мене лично, а и за чланове Одбора ЈСО ЗОВС је потпуно неприхватљив. Од укупног броја извршилаца који је вишак у Каргу и који износи 801 запослени, чак 428 је из ЗОВС-а, што је више од 50% у том друштву, а 35,5% од укупног броја тренутно запослених у Сектору ЗОВС – „Србија Карго“а.д. Запослени у Сектору ЗОВС „Србија Карго“ с правом питају, ко је и на основу којих параметара одредио да је више од 50% запослених који су предвиђени као вишак у „Србија Карго“а.д. из њиховог сектора, а да се поједини сектори толико фаворизују да су у односу на Сектор ЗОВС остали готово нетакнути, иако су стварни показатељи на терену потпуно другачији. С обзиром на возни парк који је старији, у просеку, од 30 година, и константним недостатком резервних делова, а сада и овако великим смањењем броја извршилаца, запослени у ЗОВС-у раде дупли посао. Услед недостатка резервних делова са неисправних возила скидају се исправни делови и монтирају на друга возила, како би их оспособили за саобраћај. Бојим се да ће организовање посла у појединим радионицама бити доведено у питање, а самим тим биће угрожена безбедност и редовитост железничког саобраћаја.

3. Ми у ЗОВС-у смо свесни рационализације и нисмо против реформи. Али смо против тога да највеће последице из свега извуку запослени на одржавању возних средстава, чија су примања притом најнижа у предузећу. Мишљења смо да и други сектори морају да осете терет реформи. На основу закључака са састанка Одбора ЈСО ЗОВС, који представља 1250 запослених, предлажемо, да ако процес реструктурирања по свим сегментима траје у периоду 2016-2020. година, да се и процес рационализације радне снаге одвија у том периоду и да држава изађе са јасним социјалним програмом за решавање вишка запослених.

Дејан Миловановић, председник ЈСО ЗОВС

JCO ТКС

СТАТУС ТКП НЕКОРЕКТАН И НЕПРИХВАТЉИВ

Железнице Србије налазе се у веома осетљивом прелазном периоду, имајући у виду њену 130 годишњу традицију пословања као јединственог предузећа. У циљу ефикаснијег наступа на тржишту морало је доћи до реформи, па су тако формирана четири друштва.

Реформе су неопходне и то је неспорно. Међутим, постављају се многобројна нерешена питања, која су од великог значаја за запослене и новоформирана друштва, а односе се на темпо и начин до сада спроведених реформи.

Мислим, а и чињенице на то указују да је много тога урађено на брзину, с обзиром да су многи сегменти занемарени. Ту пре свега мислим на предложене правилнике о организацији и систематизацији послова по друштвима.

Са аспекта председника JCO, сматрам, а то је евидентно да је техничко-колска делатност, као по неписаном правилу, поново занемарена и бачена на маргину.

Једностран приступ од стране појединих представника пословодстава, када је реч о статусу Сектора за ТКП, крајње је некоректан и неприхватљив.

Предложена организација и систематизација послова коју је урадило друштво за управљање железничком инфраструктуром, показала је сву неозбиљност.

По ко зна који пут занемарена је чињеница да је најважнији акт у железничком саобраћају, Закон о безбедности и интероперабилности, који обавезује железницу као јавног превозника на безбедно одржавање возних средстава у циљу заштите људских живота, материјалних средстава и инфраструктуре у целини.

У целокупном том систему, први човек је управо прегледач кола.

Значај постојања и рад прегледача кола може се само сагледати кроз призму безбедности, редовирости и сигурности железничког саобраћаја. Самим тим и економски интереси су директни, велики и несагледиви.

У том контексту, узимајући у обзир још читав низ аргументованих чињеница, статус Сектора за ТКП - прегледача кола и пратећих служби је логичан и он се огледа у чињеници да мора да опстане тамо где му је и место, као јединствена целина у друштву за управљање железничком инфраструктуром.

Као председник JCO, члан Извршног одбора и Главногодбора СЖС, максимално ћу се залагати за транспарентно решавање свих проблема који произилазе из чињенице да су предложене организације и систематизације у свим друштвима, а посебно у друштву за управљање железничком инфраструктуром, урађене ad hoc, неаргументоване и неодрживе.

Братислав Минић, председник JCO ТКС

JCO УП-ЗС

ПРАВИЛНИЦИ О ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА– НЕПРИХВАТЉИВИ

Све што нам се дешава је већ виђено у земљама које су овај пут прошле, а ми сада пролазимо. Једноставно је неизбежно. Знали смо да нас то чека. Ништа нисмо урадили и изгубили смо много времена, тако да смо опет на почетку. То не значи да данас не би радили на унапређивању технолошког процеса, а самим тим и на рационализацији, јер то је процес који непрекидно траје.

Што се тиче самог Правилника о организацији и систематизацији послова, он је за мене неприхватљив. Разлог?

Ако се ради систематизација на основу бројки и слика, а не на основу технолошког процеса и визије саме организације, она и не може бити ваљана. Када радимо овако комплексан посао, морамо имати пројекцију послова и процеса у наредних бар десет година, да дефинишемо организацију предузећа, послова, типичних радних места, потребних струка и нивоа образовања.

Када распоређујемо раднике морамо имати критеријуме на основу којих смо то урадили, а то је опет везано за горе наведено. У тој новој организацији мора се показати вишак, али исто тако и мањак запослених, са специфичним струкама. Морамо признати да је структура запослених врло неповољна. На крају, нешто што је веома важно, морамо знати шта је са евентуалним вишком запослених, програм решавања, мере, динамика....

Много је непознаница које прате нову организацију и систематизацију и додатно стварају простор за дезинформације и панику међу запосленима.

Као синдикалиста, инсистирам на природном и добровољном одласку вишка запослених који би трајао бар до 2020. године и довољним отпремнинама за почетак неког новог бизниса запослених за које се утврди да су вишак.

Радомир Радусин, председник JCO УП-ЗС

ВРЕМЕ САДАШЊЕ

РЕСТРУКТУРИРАЊЕ НА БРЗИНУ

Неодржива систематизација. Неопходна већа заступљеност синдиката. Синдикати на великом испиту. Запосленима рећи истину

Реструктурирање српских железница коначно је завршено формирањем три нова друштва: „Инфраструктура железнице Србије“а.д, „Србија Воз“а.д. и „Србија Карго“а.д..

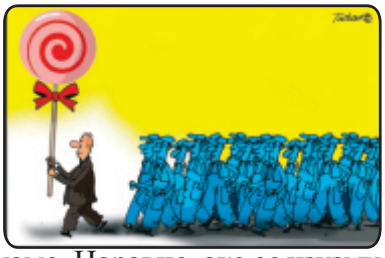
Оно је почело још деведесетих година. Следи, према плановима, њена делимична или потпуна прватизација. Било је ту више консултантских кућа које су узеле добре паре. Наравно ништа од свега се није реализовало, да би коначно Влада Републике Србије пронашла консултантску кућу која је испунила примарни циљ. Нова предузећа отпочела су са радом. Запослени су потписали анексе уговора о раду. Како ствари стоје, све је успешно и на време урађено. Мишљења су подељена како код грађана, тако и код железничара. Једни мисле да је направљен прави потез. Други мисле да је реструктурирање урађено на брзину. Могло би се рећи да су ови други више у праву, с обзиром на аргументе којима располажу.

Прво и основно, да би се саобраћај несметано одвијао, морамо имати добре или како то народ каже, добре и брзе пруге. Просечне брзине на нашим пругама пале су испод 60 km/h, док је просек старости путничких и теретних кола - педесет година.

Оправдане су замерке некадашњих железничара, али и доброг дела наше јавности, на рачун ангажовања страних консултаната. Немогуће је да на нашим железницама, у Влади Републике Србије, у Србији, нема нико стручан и способан да уради то што је урадио страни консултант. Уз то, све је вероватно добрано наплаћено. А могло је знатно мање да кошта.

Претпоставке су да ће, у догледно време, доћи до делимичне или потпуне приватизације. Али, да ли је неко поставио питање - каква су искуства железничког саобраћаја у другим земљама?

Нека искуства говоре да приватизација води повећању јавних трошкова, преливању профита и што је најгоре од свега, повећању ризика од несрећа.



Кажу да ће са приватизацијом нови власник донети капитал и знање.

Како год. Капитала немамо, али знања имамо. Наравно, ако се изузму дипломци са вечерњим факултетима.

Нису безазлене најаве о смањењу броја запослених. Кажу природни одлив. Ту је холдинг, али и стимулативне отпремнине. Наравно, пара нема и оне нису проблем.

Стиче се утисак да је све урађено на брзину, јер су притисци, вероватно, велики.

С обзиром да су упознати са ставом консултанта да ће негде око 6,5 хиљада запослених остати без посла, међу запосленима који нису адекватно информисани, влада велика забринутост. Неко ће рећи да су то гласине које шире синдикалци. Да, има таквих. Али, тиме се бави и део руководилаца на терену.

Не треба сумњати да ће се реструктурирање успешно спровести. Забрињава то да је било доста пројеката који су еуфорично најављивани, а о њима се данас ништа не говори. Пример је заједничко предузеће српских, хрватских и словеначких железница, Коридор 10.

Пре осам година Саобраћајно транспортни послови подељени су на три дела: Саобраћајни послови, Превоз путника и Превоз робе. Требало је променити Пословне редове станица, уредити начин споразумевања између служби. Међутим, до данас од тога ништа није урађено.

Ништа конкретно није јасно дефинисано. Најпре, када је реч о рационализацији радне снаге, али и о будућем функционисању друштава. Има доста непознаница и о самом процесу реструктурирања, али и о финансијским конструкцијама које прате целокупан процес.

На синдикатима, пре свега репрезентативним, велика је одговорност. У наредним месецима очекује их много обавеза на које

треба одговорити. Синдикати морају дати велики допринос реструктурирању, али не на штету запослених.

Синдикати не смеју бити опструкција реформама, већ своје вишедеценијско искуство морају искористити у интересу бољитка железнице. У првом плану мора бити интерес запослених.

Политичари и добар део менаџмента говоре о **ЕВЕНТУАЛНОМ** вишку запослених. Зашто евентуалном кад се зна да ће вишка бити? Управо у томе и јесте највећи проблем. Мора се играти отворених карата и рећи истина, а не запослене држати на клацкалици. Биће, неће, оволико, толико.

Запослени су упознати са предложеним правилницима о организацији и систематизацији послова у друштвима, који су неодрживи и, како народ каже, не пију воду.

Не бих да паметујем, али пре свега требало је сести и направити ваљан социјални програм, који би се презентовао запосленима. После тога, спровести изјашњавање запослених по предложеном социјалном програму и све би даље било лакше, безболније и повољније. Како за запослене тако и за послодавце.

Хтео то неко признати или не, много тога је рађено и урађено без консултације са синдикатима. Зато и влада велика забринутост међу запосленима, што у великој мери може довести до несагледивих последица по питању сигурности, уредности, али пре свега безбедности железничког саобраћаја.

Свим проблемима треба приступити плански, а не као до сада стихијски. Три пута одмерити једанпут сећи, како би се избегле конфронтације и размимоилажења.

Синдикати морају максимално бити заступљени, од стране сва четири предузећа и власти, у свим дешавањима око реструктурирања предузећа и само на тај начин могу постати прави партнери пословодствима.

Синдикална руководства морају благовремено, свакодневно, запосленима да саопштавају само истину, јер је то њихова, како статутарна, тако и морална обавеза.

Владимир Радојевић

...У НОВЕМБРУ, БИЋЕ У ДЕЦЕМБРУ...

...и тако, дан за даном, неизвесност је и даље присутна. Шта ће бити? Како ће бити? Да ли ће бити? Шта се прича код вас? Има ли шта ново? Све су то питања која у једном дану чујемо небројено пута. Хтели би да се искључимо, али је апсолутно немогуће. Из простог разлога, одговори на та питања и те како нас се тичу.

Негде, дубоко у себи, надамо се најбољем исходу. Али, шта у ствари то значи? Нећемо бити на листи за „одстрел“? Можда нисам баш ја? Хоће ли бити правде у прављењу спискова за технолошки вишак?

Који су параметри по којима ће се одлучивати? Са или без анестезије? Не знамо... како ствари стоје? Питање је и када ћемо сазнати. Барата се бројкама, а не именима и презименима. Сви смо сада само број.

Свеједно са које стране стојимо. Док се једни и даље отимају око канцеларија, рачунара, столова, столица и других безвредних ствари, други се питају како ће живети? Више се не питамо када ће плата! Сада се питамо, да ли ћемо је уопште и имати. Велики број железничара ће, у блиској будућности, добити статус социјалног случаја. Грубо речено, али је истина. А истину треба погледати у очи. Ко? Не знамо.

Како ће поступити они који се питају и

који одлучују о нашим судбинама? Када би се одлучивало по параметрима вредних и радних, претпостављам да би број људи који би ускоро требало да „сиђу са воза“ био знатно већи. Али, страхујемо да се неће резоновати по тим критеријумима. Извесно је да ће поједини „случајеви“ и даље заузимати и одузимати простор својим нерадом, недоласцима, недисциплином, онима који свој посао обављају савесно и предано. Они који су радили, раде и даље. Они који нису, сада раде још мање. Незнање, нерад, нестручност, лењост, требало би да буду једини параметри.

Да, али вероватно само у нашим сновима. Шта нам преостаје него да и даље ишчекујемо, ослушкујемо, провирујемо. Од силних дезинформација, неистина или полуистина, многима се већ одавно врти у глави.

Не можемо остати слепи поред очију. Ни глуви поред ушију. И тако…у октобру, биће у новембру, у новембру биће у децембру. Чекамо да видимо шта ће се догодити са „четом ђака на брдовитом Балкану“...

До тада, срећно свима, **живи били, па видели...**

Г. Лукић

ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА У РЕГИОНУ

Извор: делегација ЕУ у РС
Припремила: Вера Арсенијевић

БЕНЕДИКТ: ЕУ ПОДРЖАВА РЕСТРУКУРИРАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У СРБИЈИ

Заменик шефа делегације Европске уније у Србији Оскар Бенедикт рекао је да ЕУ снажно подржава напоре Владе Србије у реструктурирању железница. Бенедикт је навео да су ЕУ и Светска банка пружале техничку помоћ у изради плана реструктурирања, док је Унија дала помоћ од два милиона евра за имплементацију реформи из ИПА буџета за 2014.

Говорећи на трећој међународној конференцији „Железничка инфраструктура у региону“ коју је организовао интернет часопис Балканмагазин, Бенедикт је указао да је летошње раздвајање Железница Србије на одвојена предузећа, добра ствар („Србија карго“а.д, „Србија воз“а.д и „Инфраструктура железнице Србије“а.д.), али да је то само први корак ка успешном реструктурирању и да треба да се у већој мери користе искуства ЕУ у том послу.

Он је рекао да ће конкурентност донети добробит свима, али да би се то десило морају се одредити накнаде за приступ пругама и дефинисати капацитете за лиценциране фирме. Један од разлога због којег се морају јачати железнице широм Европе као ефикасни начин транспорта је и тај што најмање загађује животну средину, казао је Оскар Бенедикт.

Министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зорана Михајловић је

навела да је железнички транспорт приоритет за Владу Србије и због тога су покренути многи кредити уговорени у претходних десетак година.

Циљ је, према речима министарке Михајловић, да се у наредних 10 година у Србији удео железничког транспорта повећа са садашњих 30 на 50 одсто.Она је казала да је планирано да ове године у Србији буде модернизовано више од 100 километара пруге, нагласивши да је до сада обновљено 45 километара.

Михајловић је изнела податак да је Србија у 2014. „отишла са 102. на 87. место у свету по квалитету железничке инфраструктуре, пре свега захваљујући инвестицијама и кредитима и сада је важно да покушамо да постигнемо просечну брзину возова од 120 км/h“ и најавила долазак Штедлерових возова и руских локомотива.

Министарка Михајловић је рекла да очекује и потписивање уговора о модернизацији пруге Београд-Будимпешта у новембру.

УСВОЈЕНИ ЗАКОНИ ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Извор: ТАНЈУГ
Припремила:Вера Арсенијевић

Скупштина Србије усвојила је измене закона о железници и о безбедности и интероперабилности железнице, које за циљ имају побољшање ефикасности железничког система, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, интеграцију српских железница у систем ЕУ, али и побољшање безбедности у том сектору. Усвојене и измене Закона о безбедности и здрављу нараду

Посланици су расправу о тим актима завршили још половином октобра. Изменама Закона о железници уведени су подстицаји за железничке превознике и управљаче инфратруктуре за смањење поремећаја и побољшање ефикасности мреже.

Предвиђена је либерализација железничког саобраћаја, будући да ће оператерима бити доступна свака деоница на којој се одвија саобраћај.

Влада Србије је у образложењу тог акта навела да је заостајање у усклађивању прописа Србије који се односе на железнички саобраћај у односу на прописе ЕУ и заостајање у реструктурирању наведених железничких предузећа, односно целокупног система железничког саобраћаја на територији Републике Србије, већ довело до њихове некомпатибилности или неусклађености и са железницама земаља у окружењу и са железницама земаља ЕУ.

То је довело и до диспропорције у инвестирању у железницу у поређењу са друмском инфраструктуром, а разлог томе је што ниједан инвеститор не жели да улаже у нереструктурисану, застарело организовану и неефикасну железницу.

„Неке последице се већ сада осећају, а то је заобилажење Коридора 10, као природно најпогоднијег и најкраћег пута из западне Европе за Турску и Блиски исток и скретање токова роба на алтернативне правце кроз Румунију и Бугарску“, наводи Влада Србије.

Наведено је и да је неопходно да чланице ЕУ железничким превозницима омогуће статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин - у складу са захтевима тржишта.

Измене Закона о безбедности и интероперабилности железнице за основни циљ имају обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем измена појединих надлежности Дирекције за железнице.

Актом се усаглашавају радна времена возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају са радним временима у земљама ЕУ.

Уведене су и пооштрене казнене одредбе за физичка лица која крађама угрожавају безбедност железнице.

Посланици су ратификовали споразуме Србије и Словачке о међународном комбинованом транспорту, Србије и Мађарске, Србије и Туниса о друмском превозу путника и ствари.

Усвојене и измене Закона о безбедности и здрављу на раду

Изменама Закона о безбедности и здрављу на раду прописана је, поред осталог, обавеза послодавца да одмах од настанка, усмено и у писменој форми пријави надлежној инспекцији рада извођење радова ради отклањања великих кварова или хаварија на објекту, који могу да угрозе функционисање техничко-технолошких система или обављање делатности.

Битна новина код организовања послова безбедности и здравља на раду је могућност да послове безбедности и здрављу на раду послодавац може обављати сам у одређеним мање ризичним делатностима, ако има до 20

запослених и није дужан да има положен стручни испит о практичној оспособљености за обављање послова безбедности и здравља на раду.

С друге стране, у одређеним високоризичним делатностима подиже се ниво компетенције лица која се баве пословима безбедности и здрављу на раду код послодавца увођењем обавезе послодавца да за те послове одреди лице које има најмање стечено високо образовање на основним академским студијама у обиму од најмање 180 ЕСПБ бодова, основним струковним студијама, односно на студијама у трајању до три године у одговарајућој научној, односно стручној области.

ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛ

МАЊИ ТРОШКОВИ И ВЕЋА ЕФИКАСНОСТ УЗ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ

Припремила: Вера Арсенијевић
извор: еКАПИЈА, Ирина Милошевић

У први интермодални терминал у Србији биће уложено 20 милијарди евра, у модернизацију железнице 1 милијарда евра

Изградња првог интермодалног терминала са логистичким центром у Србији требало би да почне следеће године и то у Батајници. Наиме, Скупштина Града Београда је 23. јуна 2015. године усвојила План детаљне регулације за интермодални терминал и логистички центар Батајница који ће се простирати на укупно 63 хектара, на коме ће се укрштати железнички и друмски саобраћај у циљу транспорта контејнера. Како је речено, процењена инвестиција износи око 15,5 мил ЕУР, а потребно је и око 4 мил ЕУР за експропријацију земљишта.

Интермодални терминал „Батајница“ састојаће се из неколико делова, а најважнија је манипулативна област која ће обухватити: два претоварна колосека за контејнере и један додатни манипулативни колосек за локомотиву; саобраћајне траке за пролаз камиона (пролазна, утоварно-истоварна, резервна и трака за излаз у случају опасности); контејнерско складиште (три линије за привремено складиштење контејнера). Такође, Интермодални терминал „Батајница“ садржаће и царински магацин, постројење за одржавање, административно-контролну и царинску зграду.

- У току израде Идејног пројекта и Студије оправданости изградње интермодалног терминала урађена је Вишекритеријумска анализа и Студија робних токова у Србији. Локације су анализиране на основу следећих критеријума: намена земљишта, саобраћајне везе, заштита животне средине, економски и социјални аспекти, техничка изводљивост, постојећа инфраструктура - рекао је за "еКапију" Миодраг Поледица, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Како је навео, у одабиру локације, а на бази утврђених критеријума, посебна пажња усмерена је на сагласност са урбанистичким планом и другим планским документима, повезаност локације са главним коридорима због привлачења токова робе, као и на заштиту животне средине.

- На основу резултата вршених анализа, а узимајући у обзир да је тежиште контејнерских токова у Србији на друмско-железничком транспорту, донета је одлука о оптималној локацији на бази поменутих критеријума, за изградњу друмско-железничког (копненог) интермодалног терминала на локацији Батајница – истиче Поледица.

Велике уштеде

Како је у разговору за „еКапију“ објаснио Милорад Килибарда, професор Саобраћајног факултета у Београду, раз-

војем интермодалног транспорта постижу се значајне директне и индиректне користи.

- На пример, ако би се роба која се сада превози класичним друмским транспортом на растојању више од 300 км, превозила у контејнерима и контејнерским возовима могле би се очекивати следеће уштеде: смањење потрошње енергије од 35%, смањење емисије CO2 до 70%, скраћење времена чекања на граничним формалностима до 40%. Ове уштеде се остварују када би се користили возови од 500 тона, а ако би се користили контејнерски возови већег капацитета (на пример од 1000 тона) или ако би се користио речни транспорт, ове уштеде би биле знатно веће, каже професор Килибарда.

Уштеде које се постижу на подручју логистике и транспорта изузетно су важне за подизање конкуретности националне привреде и економије, додаје наш саговорник.

-Истраживања која се спроводе у различитим индустријама и земљама стално показују да логистички трошкови у цени производа учествују и до 25%, односно у приходима просечне компаније до 10%, а у БДП од 5 до 20% у зависности од развијености индустрије и земље, истиче професор Саобраћајног факултета.

Субвенције од 2018. године

Влада Србије ће од 2018. увести субвенције за интермодални транспорт које се односе на железнички и друмски транспорт у циљу унапређења комбинованог транспорта. Стимулативне мере прописане су уредбом коју је Влада донела у јулу ове године, а ступиће на снагу 1. јануара 2018. Субвенције су намењене власницима и управљачима терминала за комбиновани транспорт, оператерима за железнички и друмски транспорт, оператерима комбинованог транспорта и управљачима железничке инфраструктуре и шпедиције. Такође, Влада је донела Уредбу о одвијању комбинованог транспорта до и од терминала за комбиновани транспорт који се налази на железничкој мрежи и одређивању докумената које би друмски превозник требало да поседује у обављању тог вида транспорта.

- Ове законске одредбе и уредбе део су усклађивања националног законодавства са законодавством ЕУ, односно са директивом која се односи на комбиновани транспорт. У преговарачком процесу приступања Србије Европској унији неопходно је усклађивање домаћег законодавства са Директивама ЕУ. За спровођење ове уредбе планирано је од 2018. године издвајање финансијских средстава, у складу са буџетским могућностима Републике Србије, наводи Поледица.

Око 1 милијарда ЕУРА за модернизацију железница

Да би интермодални транспорт био конкурентан, осим подршке државе, потребно је унапредити техничко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном транспортном ланцу, односно транспорт до и од терминала.

-Железничка инфраструктура је један од носилаца развоја мултимодалних чворова, а комбиновани друмско-железнички транспорт се последњих година постепено обнавља и у сталном је порасту. С обзиром на то да је у току процес реформи железничког сектора, као и да је извршена подела Железница Србије на независне компаније (друштво за одржавање железничке инфраструктуре, друштво за путнички саобраћај, друштво за робни саобраћај), које су постале оперативне од 10. августа ове године, у даљим фазама процеса реформи очекује се квалитетнији и ефикаснији железнички транспорт у РС, који ће истовремено бити и носилац развоја интермодалног транспорта, закључује Миодраг Поледица.

Како је речено из Министарства саобраћаја, око 1 млрд ЕУР предвиђено је за изградњу и модернизацију железничке инфраструктуре. Инфраструктура ће се паралелно развијати у два смера: ремонтовање пруга на Коридору 10 и Барске пруге у циљу враћања брзина на пројектоване, с једне стране и изградња брзих пруга с друге стране.

- Изградња брзих пруга на релацији Будимпешта-Београд и у наредном кораку Београд - Скопље - Солун - Атина, вратиће конкурентност железничком саобраћају и значајно повећати тржишно учешће желе-

знице. Реконструисане пруге представљају квалитетну везу између места генерисања робних токова и клијената (корисника), али и омогућавају ефикаснији и ефективнији железнички транспорт, који ће несумњиво довести и до генерисања нових токова, посебно робних у транзиту кроз Србију.

Интермодални транспорт смањује и цену финалног производа

Све велике компаније у свету своје производе на путу ка крајњим корисницима усмеравају на интермодалне терминале /логистичке центре, као места укрштања токова робе - због брзине, квалитета и економичности испоруке.

Интермодални терминали и логистички центри морају бити стратешки лоцирани у близини укрштања важне транспортне инфраструктуре и робних токова, постојећих инфраструктурних капацитета и већих привредних и робно-дистрибутивних центара и слободних зона, односно места где се већ обављају производне и услужне делатности у оквиру инфраструктурно опремљеног земљишта на коме влада стимулативан режим пословања, уз могућност просторног проширења, уважавајући урбанистичке захтеве и планове.

Комплетну услугу (транспорт, складиштење, претовар, дистрибуција итд.) могу да пруже агенти, односно оператери повезивањем домаћих и страних пружалаца услуга у највећем броју транспортних операција, чиме је могуће смањење трошкова пословања учесника у логистичком ланцу и до 10% нижа цена крајњег производа, кажу у Министарству.

СТРАТЕШКО ПАРТНЕРСТВО СРПСКИХ И РУСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

Извор: N1
Припремила: Вера Арсенијевић

Представници српског предузећа „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и руског „РЖД Интернешнл“д.о.о. потписали су у Москви Меморандум о стратешком партнерству

Тим документом дефинише се начин могућег даљег учешћа руске компаније у пројектима везаним за железнички саобраћај и железничку инфраструктуру на територији Србије.

Како је саопштено из тог руског предузећа, има се у виду сарадња приликом оснивања диспечерског центра за даљинско управљање железничким саобраћајем у Београду, даљег развоја српске школе за саобраћајно пројектовање и изградњу, за евентуално ангажовање "РЖД Интернешнл" у радовима на одржавању постојеће железничке инфраструктуре Србије. Ту је, такође, и сарадња за пружање помоћи приликом обуке српских стручњака железничке струке у специјализованим руским високообразовним установама.

Од марта 2014. године „РЖД Интернешнл“ реализује Уговор о извођењу радова на изградњи и реконструкцији објеката железничке инфраструктуре у Србији. Уговор је био закључен у оквиру споразума влада Русије и Србије о одобрењу Србији државног извозног кредита у износу од 800 милиона америчких долара. Укупна вредност уговора је 941 милион америчких долара.

Делегација Србије, коју је предводио председник Владе Републике Србије Александар Вучић, приликом осете Руској Федерацији, учествовала је у низу пословних састанака, када су потписани споразуми о сарадњи две земље, међу којима је и Меморандум о стратешком партнерству „Инфраструктура железнице Србије“а.д. и „РЖД Интернешнл“д.о.о.

ЗАНИМЉИВОСТИ

Припремио: Владимир Радојевић

- Воз великих брзина обично вози преко минимално 200 km/h у редовном линијском саобраћају на посебно грађеној прузи прилагођеној великим брзинама.

- Најбржи воз у свету је воз Вухан-Гуангцоу (350 km/h), који саобраћа од 26. децембра 2009. године у Кини.

- Светски рекорд је постигао специјално модификовани француски TGV V150 (Velocity 150, 150 m/s), који је успео возити брже од 500 km/h

- The Tōkaidō Shinkansen је отворен 1. октобра 1964, баш у време Олимпијаде у Токију. За мање од 3 године превезао је 100 милиона путника, а 1976. године је превезао билион путника. Возови са шеснаест вагона су уведени за Expo 1970. у Осаки.

- Први прототип је био TGV 001. Он је био плинско-турбинско-електрични експериментални примерак, који је требао достићи 250-300 км/h. Планиран је и други прототип, али није конструисан, јер 60-тих година технологија активног нагињања није била довољно развијена. Међутим, коришћење електричног погона, користећи контактну мрежу је напослетку успешно покренуло време возова великих брзина, тј. мрежа TGV.

ЧЕФОРИЗМИ

Чедомир Ј. Митић

- Да ли ће Србија признати Косово? Хоће – мало сутра.
- Најмања плата 22.000, највећа 115.ооо динара. Извините господо, а колика ће моја пензија бити? – пита пензионер.
- Такви смо ми. Код нас и кад нешто ваља – не ваља.
- Код нас се увек ценио и поштовао ред. Тек кад сјаше Курта, онда може да нас зајаши Мурта.
- Извините господо, подсетите нас где смо оно стали? Па, још нисте ни кренули!
- И на Марсу могућ живот, тврде научници. Могућ је и овде код нас, али је неизвестан.
- После свих ових догађања, будућност ЕУ је неизвесна, али стабилна.
- Капирам брате што нас свет данас не разуме, али ми није јасно што ми сами себе не разумемо.
- Премијер Александар Вучић изјавио: Србијо, главу горе, следи светла будућност. Само да Дистрибуција не искључи струју због неизмирених обавеза.
- Тако вам је данас у спорту. Данас вас победе, а сутра будете поражени.
- На путу до циља испречила нам се ЕУ.
- Иде Миле лајковачком пругом, али без својега другара. Отпустили га као технолошки вишак.
- Брате, ја политичарима више не верујем и кад говоре истину.

СИЖЕ • Лист синдиката железничара Србије • Оснивач и издавач: Синдикат железничара Србије
Главни и одговорни уредник: Драган Ранђеловић • **Адреса:** 11000 Београд, Немањина 6
Тел/факс: 011/36-18-354 • www.szs-railsyn.org • **E-mail:** ztp_szs@szs-railsyn.org;
Техничка припрема: SAVPO • **Редакција СИЖЕ** - **E-mail:** size.szs@gmail.com
Извршни издавач: SAVPO, Стара Пазова • **Адреса редакције:** 11000 Београд, Немањина 6
Тел: 011/36-18-354 • **Штампа:** SAVPO, Стара Пазова • CIP - Каталогизација у публикацији Народне библиотеке Србије, Београд 331.105.44(497.11) • ISSN 1451-7035 • COBISS.SR.ID 135437063

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА

На седници одржаној дана 18.11.2015. године,
Комисија за фонд солидарности радника донела је следећу:

О Д Л У К У

1. Одобравају се позајмице члановима СЖС-а, за месец **НОВЕМБАР 2015.** године, по списковима достављеним из ЈСО-а и то:

РБ	НАЗИВ ЈСО	БРОЈ ПОЗАЈМИЦА	ИЗНОС
1.	ЈСО СТП	211	4.220.000,00
2.	ЈСО ЗОП	152	3.040.000,00
3.	ЈСО ЗОВС	194	3.880.000,00
4.	ЈСО ЕТП	80	1.600.000,00
5.	ЈСО УП-ЗС	60	1.200.000,00
6.	ЈСО ТКС	48	960.000,00
7.	ЈСО ВВ	55	1.100.000,00
	УКУПНО:	800	16.000.000,00

2. Спискови ЈСО-а су саставни део ове одлуке.

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
МИРЈАНА БЛАГОЈЕВИЋ

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
ДРАГАН РАНЂЕЛОВИЋ

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА

Одобрена солидарна бесповратна новчана помоћ
за НОВЕМБАР 2015. године, на састанку одржаном 18.11.2015. године

редни број	по члану	ПРЕЗИМЕ ИМЕ	ЈСО	ИЗНОС
1.	4.3	Савић Слободан	СТП Косово Поље	10.000,00
2.	4.1	Радошевић Маринко	СТП Сомбор	25.000,00
3.	4.3	Нићин Веселин	СТП Зрењанин	20.000,00
4.	4.3	Поповић Злата	СТП Београд	3.000,00
5.	4.3	Виславски Славко	СТП Сомбор	10.000,00
6.	4.3	Бранковић Душанка	СТП Рума	17.000,00
7.	4.3	Брацановић Снежана	ЗОВС Косово Поље	25.000,00
8.	4.3	Лазаревић Зоран	ЗОВС Београд	20.000,00
9.	4.6	Томић Миладин	ЗОВС 15. април	20.000,00
10.	4.3	Бојчић Драгиша	Вуча возова Лајковац	20.000,00
11.	4.3	Игњатовић Радосав	ЗОП Ужице	8.000,00
12.	4.3	Петровић Звонимир	ЗОП Зрењанин	23.000,00
13.	4.3	Илић Иво	ЗОП Ср. Митровица	20.000,00
14.	4.3	Шрудић Мехмед	ЗОП Ср. Митровица	11.000,00
15.	4.6	Николић Зоран	ЗОП Ниш	20.000,00
16.	4.3	Катић Слободан	ТКС Рума	20.000,00
17.	4.5	Станковић Биљана	ТКС Београд	6.000,00
18.	4.3	Биочанин Милан	ЕТП Београд	15.000,00
			Укупно:	293.000,00

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
МИРЈАНА БЛАГОЈЕВИЋ

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
ДРАГАН РАНЂЕЛОВИЋ

„АЊА ТУРС„
ВИЛА МИНА - ЗЛАТИБОР

Годинама познати по гостопримству и великим могућностима на пољу планинског, рекреативног, спортског и здравственог туризма спремни смо да у свако доба дана примимо и угостимо све, па и најзахтевније госте, чак ако и долазе у великом броју.

Услуге смештаја смо употпунили пансионском храном за коју сви тврде да је права домаћа храна у којој доминирају Златиборски специјалитети у неограниченим количинама.

На једној од најидеалнијих локација, на удаљености 150 м од тржног центра и аутобуске станице, а ипак издвојена од буке ноћног живота, аутобуса и аутомобила, налази се приватна вила породице Илић. Сваки боравак се лако претвара у одмор и уживање чему такође и ми доприносимо квалитетом својих услуга . У својој понуди **ВИЛА МИНА** Вам нуди четри апартмана и осам соба.

Адреса:
Дринске Дивизије 36 (Ђурковац)
31315 Златибор
Telephone / +381 (31) 384 11 86
Fax / +381 (31) 841 693
Mob/ +381 62 188 1217

Стоматолошка ординација др Предраг Костић

ЗА ЗАПОСЛЕНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ МОГУЋНОСТ ПЛАЋАЊА СТОМАТОЛОШКИХ УСЛУГА НА 15 МЕСЕЧНИХ РАТА БЕЗ КАМАТЕ

Стоматолошка ординација др Предраг Костић пружа Вам комплетну стоматолошку услугу, а наш рад се заснива на стручном и квалитетном приступу сваком пацијенту понаособ.

Адреса: Ул. Јурија Гагарина 55, блок 70, 11070 Нови Београд
Тел.+381 (0) 11 216 45 35, **Моб.**+381 (0) 63 252 668
E-Mail: feniks.medical@gmail.com
Web: www.stomatologija-kostic.com

Радно време ординације:
понедељак, среда, петак:- 12:00 - 20:00
уторак, четвртак:- 09:00 - 17:00
субота и недеља:- нерадни

ЦЕНОВНИК:
Први стоматолошки преглед – бесплатан
Пломба – 1.500-2.000 дин.
Бељење зуба – 800,00 – 1.200,00 дин.
Круница – 90 € (готова за 24h)
Фасете – 120 € (флексибилна валпласт протеза, визил протеза, титанијумска протеза...)

Turisticka agencija
KOLIBA
Paracin, 069/602-632

OLYMPIC BEACH leto 2016

APP HOTEL MAX HOLIDAYS

SMENE	MAJ 21	MAJ 31	JUN 10	JUN 20	JUN 30	JUL 10	JUL 20	JUL 30	AVG 09	AVG 19	AVG 29	SEP 08	SEP 18
BROJ NOĆENJA	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
1 / 2 studio priz.	80*/105	145	195	295	325	365	395	395	395	335	245	175	80*/105
1 / 3 studio priz.	75*/110	165	215	315	345	385	415	415	415	355	265	195	75*/110
1 / 2 studio	80*/115	185	235	335	365	405	435	435	435	375	285	215	80*/115
1 / 3 studio	75*/125	205	255	355	385	425	455	455	455	395	305	235	75*/125
1/ 4* studio	70*/135	225	275	375	405	445	475	475	475	415	325	255	70*/135
1 / 4 studio	70*/145	245	295	395	425	465	495	495	495	435	345	275	70*/145
1 / 4 studio plus	75*/165	275	335	435	465	505	535	535	535	475	385	315	75*/165
1 / 5 app	65*/195	325	395	495	525	565	595	595	595	535	445	375	65*/195
1 / 6 app	60*/215	345	425	525	555	595	625	625	625	565	475	395	60*/215

1/ 4 * studio – kuhinja na terasi

1 / 4 studio plus – veće je kvadrature od standardnog 1 / 4 studia, i opremljen je trpezarijskim stolom i stoli

Korišćenje interneta je uračunato u cenu. Doplata za korišćenje klima uređaja je 3 € po danu.

Cene označene * - PAKET ARANŽMAN , smeštaj + autobuski prevoz po OSOBI

AUTOBUSKI PREVOZ

	MESTO POLASKA	ODRASLI	DECA 0 – 10 godina
povratna karta	NOVI SAD	70 Eur	50 Eur
	BEOGRAD	60 Eur	40 Eur
	JAGODINA	55 Eur	35 Eur
	NIS, LESKOVAC ,VRANJE	50 Eur	30 Eur

BOR, ZAJECAR, SUBOTICA I SOMBOR – MOGUĆNOST TRANSFERA UZ DOPLATU

NAPOMENA: Plaćanje se vrši u dinarskoj protivvrednost , na dan uplate po prodajnom kursu za efektivu poslovne Banke Intesa

******EXTRA******

ZA SVE REZERVACIJE
DO 31.12.2015.godine
DAJEMO POPUST OD 15%

MOGUCE PLACANJE
U VISE RATA
DO KRAJA 2016.godine

ПРЕГЛЕД РЕГИСТРОВАНИХ СИНДИКАТА СА БРОЈЕМ ЧЛАНОВА ЗА ОКТОБАР 2015. године

РЕДНИ БРОЈ	НАЗИВ СИНДИКАТА	ИДЕНТИФИКАТОР	Број чланова „Железнице Србије“а.д.	Број чланова „Србија Воз“а.д.
1.	СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	1,5,6, А, К	22	892
2.	СИНДИКАТ ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	L	4	185
3.	СИНДИКАТ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СРБИЈЕ	9, Đ, M	14	256
4.	САВЕЗ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ (чланови су синдик. под ред.бр.5,6,7,8)		10	551
5.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	4	3	191
6.	РЕГИОНАЛНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	C	2	162
7.	СИНДИКАТ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	X	1	11
8.	СИНДИКАТ НЕЗАВИСНОСТ-ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ СРБИЈЕ	E	4	187
9.	УНИЈА СИНДИКАТА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА (члан.су синд.под ред.бр.10,11,12,13,14)		4	359
10.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СРБИЈЕ	2	1	305
11.	СИНДИКАТ ОПЕРАТИВНИХ СЛУЖБИ ЖТП БЕОГРАД	8	0	3
12.	АСНС ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ	T	1	4
13.	СИНДИКАТ СТРУЧНИХ СЛУЖБИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	J	2	21
14.	СРПСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА 1884.	D	0	26
15.	СИНДИКАТ ИНВАЛИДА РАДА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	3	0	9
16.	СИНДИКАТ УДРУЖЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	7	0	4
17.	АСНС ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЗАПОСЛЕНИХ У ЖЕЛ. САОБРАЋАЈУ СРБИЈЕ	N	0	3
18.	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА	FHY	0	113
19.	СИНДИКАТ НОВИНАРА СРБИЈЕ - СИНД. НОВИНАРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	B	4	0
20.	УЈЕДИЊЕНИ НЕЗАВИСНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	U	0	1
21.	СИНДИКАТ ПРЕВОЗ ПУТНИКА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	M	0	0
22.	СИНДИКАТ РАДНИКА ПРЕВОЗА РОБЕ	Đ	0	0
23.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ВОЈВОДИНЕ	G	0	0
24.	СИНДИКАЛНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ -ПРВИ МАЈ	Q	0	4
25.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА ВОЈВОДИНЕ	R	0	13
26.	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СОЛИДАРНОСТ УЖИЦЕ	P	0	7
27.	СРБИЈА КАРГО СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	V	1	1
28.	СИНДИКАТ СЛОГА ПРЕПОРОД ЖЕЛЕЗНИЦЕ		3	2
	НИСУ ЧЛАНОВИ СИНДИКАТА		76	639
	УКУПАН БРОЈ ЗАПОСЛЕНИХ		136	2910

БЕОГРАД 13.11.2015. година

Репрезентативни синдикати су под редним бројевима 1,2,3,4

ПРЕГЛЕД РЕГИСТРОВАНИХ СИНДИКАТА СА БРОЈЕМ ЧЛАНОВА ЗА ОКТОБАР 2015. године

РЕДНИ БРОЈ	НАЗИВ СИНДИКАТА	ИДЕНТИФИКАТОР	Број чланова „Инфраструктура железнице Србије“а.д.	Број чланова „Србија Карго“а.д.
1.	СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	1,5,6, А, К	2943	1394
2.	СИНДИКАТ ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	L	1193	361
3.	СИНДИКАТ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СРБИЈЕ	9, Đ, M	1454	366
4.	САВЕЗ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ (чланови су синдик. под ред.бр.5,6,7,8)		2304	410
5.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	4	1352	208
6.	РЕГИОНАЛНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	C	451	127
7.	СИНДИКАТ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	X	135	3
8.	СИНДИКАТ НЕЗАВИСНОСТ-ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ СРБИЈЕ	E	366	72
9.	УНИЈА СИНДИКАТА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА (члан.су синд.под ред.бр.10,11,12,13,14)		220	532
10.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СРБИЈЕ	2	88	459
11.	СИНДИКАТ ОПЕРАТИВНИХ СЛУЖБИ ЖТП БЕОГРАД	8	23	10
12.	АСНС ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ	T	12	14
13.	СИНДИКАТ СТРУЧНИХ СЛУЖБИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	J	55	23
14.	СРПСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА 1884.	D	42	26
15.	СИНДИКАТ ИНВАЛИДА РАДА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	3	3	8
16.	СИНДИКАТ УДРУЖЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	7	9	3
17.	АСНС ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЗАПОСЛЕНИХ У ЖЕЛ. САОБРАЋАЈУ СРБИЈЕ	N	0	1
18.	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА	FHY	0	179
19.	СИНДИКАТ НОВИНАРА СРБИЈЕ - СИНД. НОВИНАРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	B	0	0
20.	УЈЕДИЊЕНИ НЕЗАВИСНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	U	4	0
21.	СИНДИКАТ ПРЕВОЗ ПУТНИКА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	M	0	0
22.	СИНДИКАТ РАДНИКА ПРЕВОЗА РОБЕ	Đ	0	0
23.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ВОЈВОДИНЕ	G	5	0
24.	СИНДИКАЛНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ -ПРВИ МАЈ	Q	0	4
25.	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА ВОЈВОДИНЕ	R	3	23
26.	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СОЛИДАРНОСТ УЖИЦЕ	P	0	1
27.	СРБИЈА КАРГО СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	V	0	10
28.	СИНДИКАТ СЛОГА ПРЕПОРОД ЖЕЛЕЗНИЦЕ		8	6
	НИСУ ЧЛАНОВИ СИНДИКАТА		1835	819
	УКУПАН БРОЈ ЗАПОСЛЕНИХ		9743	4020

БЕОГРАД 13.11.2015. година

Репрезентативни синдикати су под редним бројевима 1,2,3,4

У МОРУ МОГУЋНОСТИ КОЈЕ НОВА ГОДИНА ДОНОСИ,
ДОНЕСИТЕ ПРАВЕ ОДЛУКЕ

СРЕЋНУ И УСПЕШНУ НОВУ 2016. ГОДИНУ И
БОЖИЋНЕ ПРАЗНИКЕ ИСКРЕНО ВАМ ЖЕЛИ

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ