СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
БРОЈ: 49
БЕОГРАД, 03.06.2020. године

ИЗВЕШТАЈ О РАДУ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ У ПЕРИОДУ ОД 2015. – 2020. ГОДИНЕ

Активности Синдиката железничара Србије у периоду од 2015. – 2020. године одвијале су се у специфичним и веома сложеним условима, ако се имају у виду организационе промене у „Железнице Србије“ а.д, које су настале као завршна фаза реструктурирања железничког система у Србији, а које су диктирале и положај запослених и услове за рад синдиката.

У наведеном периоду, Синдикат железничара Србије је планиране активности реализовао кроз рад Скупштине, Главног одбора, Извршног одбора, Јединствених синдикалних организација, Надзорног одбора, Статутарног одбора, Одбора Секције жена, Одбора Секције младих, Синдиката железничара „Инфраструктура железнице Србије“, Синдиката железничара „Србија карго“, Синдиката железничара „Србија воз“, Синдиката железничара „Железнице Србије“, кроз сарадњу са Савезом самосталних синдиката Србије, са међународним организацијама транспортних радника чији смо чланови (ЕТФ и ИТФ), Фондацијом „Фридрих Еберт“ задуженом за развој социјалног дијалога у Југоисточној Европи, са Синдикатима железничара Југоисточне Европе, Владом Републике Србије и ресорним министарством и послодавцима.

У циљу реализације реформе железничког система у Србији и другачијег приступа у решавању питања коначног дефинисања организационе структуре српских железница, преовладао је став да ће се „Железнице Србије“ брже и ефикасније развијати уколико се примени модел организације који подразумева оснивање четири потпуно одвојене железничке компаније – акционарска друштва, уз даље развијање функција и улоге Дирекције за железнице као регулаторног тела, које ће применом својих законских надлежности и овлашћења омогућити либерализацију железничког тржишта и омогућити конкуренцију и у области железничког транспорта. Влада Републике Србије је у мају 2015. године ангажовала Консултантску кућу „Planet“ из Лондона да изради Програм реструктурирања, а Финални извештај консултанта Влада Републике Србије усвојила је као оквирни Програм спровођења завршне фазе спровођења реформе железничког сектора Србије. Пратећи тај модел, Влада Републике Србије је 10.08.2015. године основала четири независна акционарска друштва, „Инфраструктура железнице Србије, „Србија карго“, Србија воз“ и „Железнице Србије“.

Тај моменат биће веома значајан за даљи рад Синдиката железничара Србије, јер се унутар синдиката поставило питање начина даљег функционисања СЖС и одрживости организационе структуре дефинисане дотадашњим статутарним решењима. Након детаљне анализе и готово једногодишње конструктивне расправе, 28.07.2016. године усвојен је нов Статут СЖС, који је, слободно се може рећи, унео револуционарну промену у самој организацији синдиката, која је по новом Статуту у потпуности пратила нову организациону структуру српских железница. Тако су основана четири синдиката као организациони делови СЖС, Синдикат железничара „Инфраструктура железнице Србије“,

Синдикат железничара „Србија карго“, Синдикат железничара „Србија воз“ и Синдикат железничара „Железнице Србије“. На тај начин, Синдикат железничара Србије је први и једини од свих синдиката на српским железницама, своју организациону структуру прилагодио новој организацији српских железница. То је омогућило новоснованим синдикатима у саставу СЖС да у својим друштвима потпуно самостално остварују своје специфичне интересе и потребе. Новим Статутом извршена је и потпуна финансијска децентрализација СЖС, тако да су новоосновани синдикати у потпуности преузели финансијку контролу над целокупним средствима СЖС, док су у надлежности СЖС остале да се финансирају само активности које су од заједничког интереса, дефинисане Статутом СЖС. Кроз измене и допуне Статута, извршене 2018. и 2019. године, настављен је процес ближег и прецизнијег дефинисања даљег функционисања СЖС и његових организационих делова, у циљу побољшања ефикасности у раду.

Треба истаћи да је Синдикат железничара Србије, како самостално, тако и у сарадњи са другим репрезентативним синдикатима, био веома критичан према новој организационој структури српских железница, тако да је и пре 2015. године, а посебно након тога, константно указивао на негативне последице тог процеса, који неће допринети даљем успешном развоју српских железница, а неминовно ће довести до вишка запослених и великих последица по социјално-економски положај запослених. Претходних година су репрезентативни синдикати низом дописа председнику Владе и Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као и у директним разговорима, упозоравали да начин на који се спроводи процес реструктурирања српских железница, укључујући и начин решавање вишка запсолених, који прати низ проблема у функционисању акционарских друштава и недовољно улагање средстава за модернизацију железнице, не може да доведе до остварења основног циља реструктурирања - побољшања ефикасности железничког система и пословања акционарских друштава на здравим економским основама и тржишним принципима. Анализирајући досадашњи ток спровођења процеса реструктурирања, синдикати су истицали да се реформе не спроводе на адекватан начин, постепено и у складу са тренутним техничко-технолошким стањем инфраструктурних капацитета и возних средстава, чиме се ризикује урушавање железничког система, погорашање социјално-економског и радно-правног положаја запослених и могућност да акционарска друштва постану успешне, економичне и ефикасне железничке компаније, са оптималним бројем запослених, који би у складу са законским регулативама обезбедио уредно и безбедно одвијање железничког саобраћаја.

Међутим, готово ниједан конструктиван предлог синдиката није прихваћен, тако да је Влада Републике Србије наставила са реализацијом смањивања броја запослених на основу Планова оптимизације и препорукама Светске банке и ММФ-а, што за резултат има да је у периоду 2016. – 2018. година број запослених на српским железницама смањен за око 7000. Истовремено, синдикати су упозоравали да се овај процес не одвија у потпуности у складу са одредбама Закона о раду, с обзиром да уопште није поклоњена пажња обавези послодаваца да пре него што усвоје Програм за решавање вишка запослених морају да у сарадњи са репрезентативним синдикатом и републичком организацијом надлежном за запошљавање, предузму одговарајуће мере за ново запошљавање вишка запослених.

У више наврата смо истицали да је Програм реструктурирања који је израдила Консултантска кућа „Planet“ из Лондона за синдикате неприхватљив и да ће довести у функционисању система до великих проблема, с обзиром да српске железнице у техничко-

технолошком смислу нису спремне за такав модел организовања и функционисања. На жалост, синдикална борба на том плану није дала значајније резултате, а негативне појаве и поједина лоша решења као последица оваквог модела реструктурирања видљиви су и данас, што показује да су синдикати били потпуно у праву.

Најзначајније синдикалне активности у периоду 2015. – 2020. година, вођене су на заштити запослених у процесу реструктурирања радне снаге и ублажавању последица тог процеса, прво кроз активности СЖС, а од усвајања Статута 2016. године и кроз активности Синдиката железничара „Инфраструктура железнице Србије“, Синдиката железничара „Србија карго“, Синдиката железничара „Србија воз“ и Синдиката железничара „Железнице Србије“. Треба истаћи да су се сви палнови Владе Републике Србије и пословодства до августа 2015. године базирали на смањењу броја запослених на добровољан начин. Међутим, у завршној фази реструктурирања, условљеној захтевима Европске Уније кроз активности Међународног монетарног фонда и Светске банке, која обухвата период након 10.08.2015. године, када су формирана четири независне железничке компаније – Акционарска друштва („Желенице Србије“ а.д, „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, „Србија карго“ а.д. и „ Србија воз“ а.д.), преузета је обавеза даљег смањивања броја запослених кроз рационализацију радне снаге, не само на добровољан начин. Предвиђено је да се овај процес спроводи кроз реализацију Програма за решавање вишка запослених, који се доноси за сваку годину, почев од 2016. године, у складу са одредбама Закона о раду Републике Србије, применом критеријума, који заједнички утврђују Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, послодавци и репрезентативни синдикати. Програми за решавање вишка запослених донети су на основу Планова оптимизације броја запослених у периоду 2016. – 2020. година, које су усвојиле Скупштине сва четири акционарска друштва септембра 2016. године. На основу ових планова, кроз Програме за решавањед вишка запослених, сва четири акционараска друштва смањила су број запослених за готово 7000. Посебан проблем представљале су ниске отпремнине, нарочито ако се има у виду да су у неким јавним предузећима и институцијама оне биле вишеструко веће од 240 евра по години стажа, колико је важило за железничаре, што је по ставовима синдиката мало, тако да су репрезентативни синдикати захтевали да се овај износ знатно увећа. Захтев је био више него оправдан, имајући у виду просек зарада у железничком сектору у односу на јави сектор и друга јавна предузећа чији је оснивач држава, као и чињеницу да више од 70% запослених прима зараду мању од републичког просека, тако да је социјално-економски положај запослених више него тежак. Осим тога, треба имати у виду да су у осталим системима чији је оснивач држава, у којима се спроводи процес реструктурирања и смањење броја запослених, износи отпремнина знатно већи, тако да су синдикати захтевали да бар у овом сегменту запослени на железници буду у равноправном положају, ако већ нису у просеку зарада. На жалост, ни овај захтев синдиката није прихваћен, тако да је висина отпремнине остала на нивоу од 240 евра по години стажа.

На динамику спровођења процеса реструктурирања, усвојене организационе моделе и решења у процесу смањивања броја запослених, синдикати су реаговали у складу са тренутним могућностима, по општем мишљењу недовољно одлучно и агресивно. Један од разлога је недостатак интересовања, па и воље запослених да прихвате драстичније методе синдикалне борбе, а други разлог је недовољна координација активности у заједничком наступу репрезентативних синдиката, који онемогућава јединствен и агресивнији став према Влади и послодавцима. Кроз трибине одржане по железничким чворовима 2016. године, репрезентативни синдикати су упозоравали

запослене шта их очекује у завршној фази процеса реструктурирања, са циљем да се обезбеди сагласност за предузимање одређених синдикалних акција, међутим, код запослених те воље није било. Кључни разлог био је страх запослених од губитка радног места, уколико учествују у неком од видова синдикалне борбе.

Када је у питању међународна сарадња, треба истаћи да је у претходном периоду Синдикат железничара Србије у складу са својим могућностима учествовао на међународним конференцијама, семинарима, пројектима и радионицама, пројектима ЕУ, невладиних организација и фондација, које за циљ имају оспособљавање синдиката за деловање у условима глобализације, реформи и тржишног пословања, са основним циљем-даље унапређење социјалног дијалога и заштите права и интереса запослених у процесу реструктурирања српских железница и побољшање њиховог социјално-економског и радно-правног статуса. Такође је посебна пажња посвећивања сарадњи и одржавању добрих односа са синдикатима у окружењу.

Посебна пажња у периоду 2015. – 2020. година посвећена је радно-правној заштити запослених, пре свега преко адвокатске канцеларује „Калањ“ као правног заступника СЖС. У процесу решавања вишка запослених, наведена адвокатска канцеларија је пружала правну заштиту свим нашим члановима који су се обратили за правну помоћ, а у судским споровима који су вођени сви чланови који су добили отказ као технолошки вишак враћени су на посао.

У претходном периоду, СЖС је веома успешно организовао обележавање славе „Свети цар Конатантин и царица Јелена“, уз учешће многобројних иностарних делегација синдиката и других значајних званица, што је уједно коришћено и као прилика за још ближе упознавање и учвршћивање сарадње, као и прилика за међусобну размену искустава у синдикалном деловању.

Одржали смо традицију излажења листа „СИЖЕ“, а чланови су о актуелним догађајима информисани и путем синдикалних састанака и кроз директне контакте. Лист „СИЖЕ“ је једна од најзначајнијих тековина СЖС, једини смо синдикат који има свој лист и који излази, упркос свим тешкоћама са којима се суочавамо. Лист је веома важно средство за промоцију и афирмацију СЖС и треба учинити све да и даље излази, у складу са финансијским могућностима СЖС и кадровским потенцијалом. Информисање треба да буде један од приоритетних циљева СЖС, тако да у наредном периоду треба учинити напор да оно буде квалитетније, ефикасније и разноврсније, са циљем да се чланство упозна са свим активностимима СЖС на прави и модеран начин

Кроз овај кратак извештај, покушали смо да обухватимо и анализирамо све најзначајније активности Синдиката железничара Србије у периоду 2015. – 2020. године. Може се констатовати да је Синдикат железничара Србије радио у складу са Статутом и другим усвојеним актима и да генерално можемо бити задовољни оним што смо радили, имајући у виду све неповољне околности и тешкоће које су тај рад паратиле, уз напомену да може боље, брже, стручније и ефикасније. Надамо се да ћемо из свега што можда нисмо добро радили извући поуке и грешеке исправити у наредном периоду, у настојању да СЖС буде модернији и организованији синдикат, који ће бити у стању да прати динамичне промене у развоју и пословању српских железница и промена које се дешавају на домаћој и међународној синдикалној сцени.

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
Драган Ранђеловић