

# ХРИСТОС ВОСКРЕСЕ



Није Ускрс честитка, ни дар скүпи, нити нешто што се күпи. То је молитва и благослов од Бога, да свако још више воли ближњега свога! Нека радост ускрснућа врати веру у живот, нека нестане зло, а превлада добро, нека љубав буде ослонац, а срећа вечно пратилац!



ЛИСТ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • ИЗЛАЗИ МЕСЕЧНО • ГОДИНА XVII • МАРТ 2013. • БРОЈ 189

стр. 4

НЕЈАСНА БУДУЋА ОРГАНИЗАЦИЈА „ЖС“

КРАЈ БЕОГРАДСКЕ АГОНИЈЕ?

стр. 6

стр. 8

НЕЗАДОВОЉСТВО МАНЕВРИСТА И СКРЕТИЧАРА

ЈЕДИНИ РОБИЈА ЗБОГ НЕСРЕЋЕ НА БИОЧУ

стр. 21

## КОМЕНТАР НА ПИСАЊЕ МЕДИЈА

Синдикалне дневнице – није све онако како се жели представити јавности



**РЕПУБЛИЧКИ ОДБОР СЖС  
ОДРЖАНА XIX РЕДОВНА СЕДНИЦА РЕПУБЛИЧКОГ ОДБОРА**

**УСВОЈЕН ФИНАНСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ ЗА 2012. И ФИНАНСИЈСКИ ПЛАН ЗА 2013. ГОДИНУ**

Деветнаеста редовна седница Републичког одбора одржана је 12. марта. Централна тема седнице била је расправа о извештају о финансијском пословању СЖС за 2012. годину и предлогу финансијског плана за 2013. годину. Према Извештају Надзорног одбора, пословање Синдиката железничара Србије у 2012. години одвијало се у складу са Статутом, Правилником о рачуноводству и рачуноводственим политикама, одлукама Републичког одбора и у оквиру расположивих средстава предвиђених Финансијским планом. Констатовано је да је пословање било успешно, тако да је РО донео одлуку којом је усвојен извештај о финансијском пословању СЖС у 2012. години.

Расправу о финансијском плану за 2013. годину карактерисао је став да расположива финансијска средства треба трошити што рационалније, уз одређивање приоритета, пре свега за Фонд солидарности и организацију превентивног – рекреативног одмора, тако да су средства у највећем износу опредељена за ове две намене.

Републички одбор није прихватио предлог Председништва (на предлог Одбора ЈСО УП и ЗС), да се распусти Одбор синдикалне организације УП и ЗС Београд и да се распишу ванредни избори за чланове Одбора и носиоце функција у Синдикалној организацији УП и ЗС Београд, у складу са чланом 27. и 64. Статута СЖС, имајући у виду да је од спровођења последњих избора у Одбору ове синдикалне организације промењено више од 40 одсто чланова Одбора. Став већине чланова Републичког одбора био је да ово питање треба да се реши унутар Синдикалне организације и Одбора ЈСО УП и ЗС.

На седници је поред активности које се воде у СЖС, анализирано и стање у „Железнице Србије“ а.д, са посебним освртом на активности и мере које предузима актуелно пословодство у циљу побољшања рада и пословања. Након исцрпне расправе, оцењено је да обим и интензитет међусобне сарадње није на потребном нивоу, тако да је донета одлука којом се захтева од генералног директора „Железнице Србије“ а.д. да одржи хитан састанак са Председништвом Синдиката железничара Србије, у циљу успостављања неопходне сарадње у складу са Законом о раду, Колективним уговором и претходно потписаним споразумима са Владом Републике Србије и послодавцем. Уз пуно уважавање обавеза генералног директора и чињенице да је тек неколико месеци на челу „Железнице Србије“ а.д, надамо се да ће до састанка доћи у најскорије време, у обостраном интересу, а пре свега у интересу запослених.

**П. Спасић**

У међувремену, 28. марта, генерални директор „Железнице Србије“ а.д, господин Драгољуб Симоновић, одржао је заједнички састанак са представницима репрезентативних синдиката. Ово је први састанак те врсте, на коме су репрезентативни синдикати у кратком обраћању представили своје организације, начин рада и деловања, као и виђење примене Колективног уговора. Постигнут је договор да генерални директор у најкраћем року одржи појединачне састанке са репрезентативним синдикатима, на којима ће се разговарати о свим питањима важним за даљи рад и развој „Железнице Србије“ а.д, као и о свим питањима од значаја за рад и егзистенцију запослених.

У наставку реализације сарадње, на позив досадашњег помоћника генералног директора за зависна предuzeћа Љубомира Стокинића и новопостављеног (од 2.4.2013. године) Мирка Диковића, одржан је састанак са делегацијом Синдиката железничара Србије, на тему правилне примене поглавља Х Колективног уговора за „Железнице Србије“ а.д. „Услови за рад синдиката“. На састанку је заузет заједнички став да у ову област треба увести ред, у циљу остваривања свих права и обавеза предвиђених Колективним уговором, уз констатацију да је Синдикат железничара Србије „најдисциплинованији“ у примени поглавља Х и да ће имати најмање проблема у усаглашавању свог деловања са одредбама Колективног уговора.

JCO ЗОВС

# ЈОШ УВЕК БЕЗ РАЗГОВОРА СА ГЕНЕРАЛНИМ

**Како није било званичних контаката синдиката са пословодством предузећа, чланови одбора су упознати са најзначајнијим активностима СЖС и JCO и усвојили неопходна документа за пословање синдиката. Председник JCO Јанковић и заменик председника СЖС Вемић, детаљно упознали присутне са осталим информацијама од значаја за запослене**

**У** Београду је 5. марта одржана заједничка седница Одбора JCO ЗОВС и Секције жена JCO ЗОВС, којој је испред председништва СЖС присуствовао заменик председника, Милорад Вемић.

Отварајући седницу, председник JCO ЗОВС, Маријан Јанковић је колегиницама из одбора Секције жена честитao међународни празник 8. март и поделио им пригодне поклоне.

Након усвајања дневног реда и записника са претходне седнице, о актуелној ситуацији у СЖС-у и „Железницама Србије“ а.д., заменик председника СЖС, Милорад Вемић је колегиницама и члановима одбора рекао, да до одржавања седнице, није било никакве званичне комуникација између послодавца и представника синдиката.

Вемић је додао, да се у СЖС у међувремену радило на изради плана пословања за 2013. годину, плану рада Фонда солидарности, прикупљању понуда за рекреацију, али и припремама за отпочињање активности за израду новог Колективног уговора.

У расправи, чланови одбора су поставили питања везана за израду социјалног програма (отпремнине) у оквиру решавања евентуалног „вишка“ запослених у предузећу и о статусу тужби радника по основу надокнада за сменски рад.

Јанковић и Вемић су, одговарајући на постављена питања, истакли да пословодство у плану пословања за ову годину није предвидело средства за социјални програм, а да се у вези тужби запослених за сменски рад очекује пре суда Касационог суда.

У наставку седнице, члановима одбора достављен је Финансијски извештај за 2012. годину, уз мишљење Надзорног одбора о пословању JCO - а, који је једногласно усвојен.

Образложења финансијског плана за 2013. годину, дао је секретар JCO ЗОВС Драгољуб Маџар, рекавши да су планирани приходи за 2013. годину увећани за 5 одсто и износе око 900.000 динара, а да се очекивани расходи крећу до износа од око 840.000 динара.



Одбор је након прихватања предлога Радисава Ђорђевића и Дејана Миловановића, да се из Финансијског плана за 2013. годину, избрише део текста везан за финансирање трошкова заједничких активности и седница одбора, једногласно усвојио Финансијски план са предложеном примедбом.

Под тачком текућа питања, Зоран Киричић је указао на проблем усклађивања одржавања седнице Одбора JCO и комисија СЖС-а, јер му се више пута дешавало, да седнице буду зака зане истог дана и у исто време.

Милорад Вемић је потом присутне обавестио да је продужена важност режијским картама и да је у току израда новог правилника.

У вези цене рада за 2013. годину, Вемић је рекао, да је Буџетом и Планом пословања предузећа, планирано повећање од два одсто за други квартал, а 0,5 за четврти квартал. Према његовим речима, с обзиром да се зарада за железницу исплаћује субвенције из буџета Републике Србије, мале су могућности да ће бити значајнијих корекција.

СЖС ће, као учесник у преговорима везаним за цену рада и тражити могућност за веће процентуално повећање зараде.

У вези рада комисије Фонда солидарности СЖС, Вемић је истакао, да је изменом правилника и враћањем члана за доделу помоћи по основу „тешке материјалне ситуације“, у прва

два месеца исплаћена средства у износу од преко два милиона динара, а Планом пословања СЖС за 2013. годину, планирана је исплата од 5,5 милиона динара.

Осврнувши се укратко и на расподелу позајмица, Вемић је на крају седнице констатовао, да се средства подељена за позајмице у 2012.

години знатно редовније враћају, што је омогућило повећање броја исплаћених позајмица на 800 месечно, али да за сада нема довољно финансијских средстава и за повећање висине износа појединачне позајмице.

Драган Божић

## ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ

# НЕЈАСНА БУДУЋА ОРГАНИЗАЦИЈА „ЖС“

Пећка редовна седница ЈСО грађевинске делатности одржана је 19. марта. На почетку седнице председник Антић предложио верификацију мандата новом члану одбора Мирославу Милинковићу председнику синдикалне организације из Ваљева која је недавно формирана и има 83 члана. Предлог једногласно усвојен, а резултат овог појачања у чланству је садашњих 1060 чланова ЈСО грађевинске делатности.

У даљем излагању Антић је рекао да је претходна седница била информативног карактера због изостанка већег броја чланова одбора који нису присуствовали због коришћења годишњих одмора или обавезне присутности на радним местима због текућих радова.

У осврту на актуелну ситуацију у предузећу известио је да ни после 3 месеца од избора није дошло до састанка директора ни са председником СЖС Мирком Лазићем, иако представља највећу синдикалну организацију, као ни са било којим другим председником синдиката који имају репрезентативност. Председништво СЖС је у три наврата упућивало дописе којим захтева састанак због нагомиланих проблема у вези законских аката о којима треба да одлучује

синдикат, трећи допис је био позив директору за присуство седници републичког одбора СЖС на који се он опет није одазвао. Седници РО присуствовали су Диковић и Стожинић који је раније био задужен испред послодавца за сарадњу са синдикатима.

Питања због којих је тражен долазак директора, а која су тренутно актуелна, тичу се цене радног сата, отпремнина, реструктуирања, пријема радника, издвајања цене топлог оброка и регреса из зараде, повластица П-2, П-4, П-9. Одговоре је давао Стожинић: да је цена радног часа за први квартал утврђена у износу од 71,66 динара, а да ће за други квартал бити увећана за око 2 одсто. Отпремнине су уврштене у финансијски план предузећа, али нема средстава за реализацију. Очекује се да већ у априлу дође до појединачног исказивања обрачуна топлог оброка и регреса, али је то потребно законски уредити. Што се тиче вантарифских повластица, старе ће важити до краја марта јер је и нови правилник о повластицама у припреми. У вези процеса реструктуирања, ситуација је нејасна, па се сада помиње и могућност да ће уместо четири, предузеће имати само два зависна предузећа.

Пошто је старосна структура више него забрињавајућа потребно је подмладити структуру запослених и по годишту и по стручности, па се очекује пријем нових радника у инфраструктури за сада око 65-оро, што је недовољно, јер мањак радника имамо свакако због природног одлива.

Послодавац је такође ускратио финансијску подршку за већину синдикалних активности.

У оквиру даљег рада ЈСО грађевинске делатности, Антић наглашава да свака синдикална организација нашег одбора има утврђену динамику рада и да се он неће мешати у рад, али очекује резултате тог рада. Такође је утврђено да се седнице одбора ЈСО ГД одржавају једном месечно до 15. у месецу јер је то најпогоднији термин да би сви чланови одбора могли да при-



съствују. Пошто се дешава да се седнице синдикалних организација одржавају ван седишта из потребе обиласка чланова на терену, препоручује да се обавезно сачињава записник и евиденција присутних чланова.

Комисија за одмор и рекреацију је почела са прикупљањем понуда за дестинације, па ће се на следећој седници комисије извршити одабир на основу квалитета смештаја и цене коштања. По питању учествовања у раду комисија и скupštinskiх тела где имамо своје члано-

ве, председник захтева да буде обавештен о њиховом учешћу у раду тих комисија, јер они морају да пренесу мишљење базе, а не да износе своје лично мишљење.

Пошто је термин одржавања ове седнице померен за 19. март због седнице републичког одбора, чланови одбора су материјал за Комисију Фонда солидарности извршили раније у року утврђеном за предају.

**Биљана Кикић**

## СЕКЦИЈА ЖЕНА ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ

Биљана Крстић известила је одбор ЈСО грађевинске делатности да је 11.3.2013. године одржана седница Секције жена СЖС у проширеном саставу. Седници је присуствовало 14 жена наше ЈСО. Усвојен је извештај о раду у протеклој години и разматран план рада за 2013. годину, а наредно окупљање је већ традиционални избор за најлепше ускршње јаје „Найјаје“ који је хуманитарног карактера и ове године ће се одржати 19.4.2013. године у Новом Саду, на желеznичкој станици.

**Б. К.**

## ЈСО ВУЧА ВОЗОВА

# ВИШЕ ПАРТНЕРСТВА НЕГО ДО САДА

*Резултати рада синдиката највише ће зависити од подршке оних који су их изабрали*

**Д**вадесетпраva редовна седница Одбора ЈСО вуче возова одржана је 29. марта.

Теме дневног реда биле су: информација о актуелној ситуацији у СЖС-у и предузећу и текућа проблематика. Седници је присуствовао заменик председника СЖС-а Јасминко Пјетловић. По усвајању дневног реда, председник ЈСО Слободан Максимовић дао је реч заменику председника СЖС-а Јасминку Пјетловићу, који је информисао присутне о актуелностима у СЖС-у и предузећу.

Најактуелније у СЖС-у је усвајање Финансијског извештаја и Финансијског плана пословања. Финансијски план пословања за ову годину, разликује се од плана за претходну годину, због најаве укидања разних бенифиција синдикатима.

СЖС се обраћао Генералном директору са више дописа везано за актуелности и нарушања поглавља X Колективног уговора. До састанка са генералним директором је дошло 28. марта, где су позвани репрезентативни синдикати. Вођени су конструктивни разговори, где је речено да се неће ускраћивати права синдикату по КУ. Синдикат се неће мешати у



вођење пословања предузећа, већ ће се бавити заштитом права радника. Значи да однос треба да буде партнерски. Што се тиче уштеда у предузећу, Пјетловић поздравља све видове уштеда и констатује да то мора да се одрази и на материјални положај запослених. У вези топлог оброка и регреса, Председништво је одлучило да цену радног сата неће потписати, ако из ње не буду издвојени топли оброк и регрес.



У наставку излагања, Пијетловић је говорио о примени чл. 3 и члана 60 – 67 и Прилогу I КУ , захтеву синдиката за израдом новог КУ, о томе да ће ситуација бити веома радна, да ће резултати тог рада највише зависити од подршке оних који су их изабрали.

На крају излагања, истакао је да ће бити рекреативног одмора и да се могу доставити интересантне дестинације. У оквиру ове тачке дневог реда, председник Максимовић је додао да у првој половини године неће бити социјалног програма. Питања и дискусије од стране чланова Одбора по овом излагању није било.

По другој тачки дневног реда, председник Надзорног одбора Оливера Палибрк је поднела Извештај Надзорног одбора ЈСО-а вуче возова за период од 1.јануара – 31. децембра 2012. године, где је извршена анализа пословања ЈСО – вуче возова. После краће дискусије Извештај је једногласно усвојен. Што се тиче рекреативног одмора, донет је став да се уговоре подјед-

нако бањска рекреација и рекрација на мору. Томислав Симеуновић је поставио питање одлуке Председништва СЖС о подели ваучера председницима – члановима Председништва, где сматра да таква одлука није у складу са Статутом.

Председник Комисије за информисање Милоје Перић је поставио питање члановима Од-



бора у вези дистрибуције листа СИЖЕ и садржају листа и позвао све чланове ако имају интересантних текстова и догађаја да доставе Комисији или Редакцији листа.

У наставку седнице расправљало се о нередовном доласку поједничних чланова Одбора на седнице. Донет је закључак да председник Максимовић обави разговор са тим члановима и са њиховим шефовима секција.

Милоје Перић

## ЈСО УПРАВА ПРЕДУЗЕЋА – ЗАЈЕДНИЧКЕ СЛУЖБЕ

# КРАЈ БЕОГРАДСКЕ АГОНИЈЕ?

**Расписисани избори за београдску синдикалну организацију. Ускраћивање позајмица до окончања избора. Смењена председница Статутарног одбора СЖС**

Трећа овогодишња седница Одбора ЈСО ЗС УП одржана је 2. априла у Београду. Основна тема седнице била је решавање проблема везаних за Синдикалну организацију Београд.

На седници Одбора присуствовали су и: Мирко Лазић, председник и Предраг Спасић, генерални секретар Синдиката железничара Србије.

Уводно излагање поднео је Радомир Радуシン, председник ЈСО. Он је рекао да Републички одбор СЖС није донео одлуку о распуштању Одбора Синдикалне организације Београд, као и расписивање избора, које је предложио Од-

бор ЈСО. Након његовог излагања, у дискусији су учествовали чланови Одбора, који су поновили све оно о чему смо писали у претходним текстовима, везаним за ову проблематику. Али, основана мисао и захтев свих чланова Одбора је, решавање „београдске агоније“. Републички одбор није испоштовао предлог ЈСО, тако да је „лоптица враћена“. Лазић и Спасић су takoђе учествовали у дискусији. Рекли су да је покушавано све што је у њиховој моћи, да се разреши настали проблем. Истакли су, да је тражено од председнице Синдикалне организације Београд да сазове Одбор, али она то није успела из два покушаја. Такође је речено, да



нико не може да омета функционисање СЖС, а ни JCO.



СО СТП БЕОГРАД

## ТЕШКА СИТУАЦИЈА ЈОШ ВИШЕ СТЕЖЕ КАИШ

**Д**руга редовна седница Одбора СО СТП Београд одржана је 13. марта. Због болести, оправдано је био одсутан председник, Зоран Ђорђевић, па је председавао Момчило Милојевић, а седници је присуствовала и Снежана Солдо, председница Секције жена СЖС.

О актуелној ситуацији у СЖС и у предузећу, Милојевић је најпре рекао, да је Влада Републике Србије усвојила План пословања железнице за 2013. годину, а онда се осврнуо на седницу РО СЖС, која је одржана 12. марта.

Он је истакао де је потписан Анекс о цени радног сата у износу од 71,66 динара и да је исплаћена разлика аконтације зарада за јануар, што је у оквиру планираног повећање цене ра-

Имајући у виду чињеницу да Синдикална организација Београд нема Одбор (чланове), Одбор JCO је расписао ванредне изборе у тој синдикалној организацији. Такође, формирана је и Комисија за изборе, која ће да обави тај посао. Донет је закључак, да се Желька Заклан не позива на седнице Одбора JCO. До окончања избора, београдској синдикалној организацији биће ускраћене позајмице које су добијали. Новом руководству Синдикалне организације које буде изабрано, налаже се плаћање свих обавеза према вишим органима СЖС.

Због незаступања интереса JCO у Статутарном одбору СЖС, уместо Душанке Војновић, у наредном периоду тај ће задатак обављати новоизabrани представник JCO Слободан Давидовић из Ниша. Уместо њега у Надзорни одбор JCO, изабран је Јовица Милошевић из Косова Поља.

Извештај о финансијском пословању JCO за 2012. годину поднела је Левадић Ружица, члан Надзорног одбора JCO, који је усвојен једногласно.

На крају седнице било је речи о позајмицама које нису исплаћене из претходног периода. Изнет је став, да Одбор JCO инсистира на измиривању тих обавеза од стране синдикалних организација, уколико није могућа наплата, осим у случајевима смрти дужника, када се тај дуг отписује.

**Душан Василић**

да за 2 одсто, а у задњем кварталу се очекује увећање од 0,5.

Према његовом мишљењу за запослене је битно да, до даљег, предузеће остаје у овом облику, а размишља се о евентуалној подели на два предузећа.

Милојевић је додао и да је став СЖС да регрес и топли оброк треба издвајити из личног дохотка, а потом треба покренути поступак за преговора за израду новог КУ.

У вези тужби запослених по основу сменског рада, он је рекао, да пословодство, предузима мере пред вишим судским инстанцама на оспоравању донетих пресуда пре свега суда у Нишу, јер око 10.260 запослених остварује право на накнаду за сменски рад. Ако би пресуде

постале правоснажне око 60 одсто планираних буџетских средстава, било би утрошено на исплату тужби, чиме би „појели сами себе“.

Надовезујући се на излагање Милојевића, Василије Матовић, сматра да није у реду да се, онима који су тужили предузеће, не плати сменски рад јер су: „Ти људи покрадени и уместо да им се исплати оно што су зарадили, послодаца их блати, а они само траже своје право“.

Он, такође, мисли да је висина повишице

плате од 2,5 одсто за целу годину срамна, јер се цене свега осталог „из места“ подижу за 10 до 15 одсто, због чега и онако тешка ситуација, још више „стеже каш“ грађана.

Констатовано је да се пословало домаћински и да су се средства наменски користила па су Финансијски извештај за 2012. годину и Финансијски план за 2013. годину једногласно усвојени.

С. С.

## СО СТП РУМА

# НЕЗАДОВОЉСТВО МАНЕВРИСТА И СКРЕТНИЧАРА

**Р**едовна седница Одбора Синдикалне организације СТП Рума, одржана је 27. марта у Шапцу, на којој је присуствовао и заменик председника СЖС Јасминко Пијетловић.

Председник Одбора, Горан Марковић је присутне упознао са актуелностима између две седнице, а затим дао реч Пијетловићу.

Пијетловић је поздравио присутне изразивши задовољство одзивом чланова (40), као и радом ове СО, а поготово подружнице Шабац која има највише чланова.

Упознавши присутне са дешавањима у „Железницама Србије“ а.д. и СЖС, назначио је да ће се 28. марта 2013. године одржати састанак представника четири репрезентативна синдиката са генералним директором.

Присутни су изразили нездадовољство условима рада и проблемима са заштитном одећом и обућом, затраживши ангажованост синдикалног врха за решење ових проблема.

Маневристи и скретничари су нездадовољни својим статусом у погледу плате, а поготово статусом квалификације, односно стручне спреме, јер су сврстани у I степен стручне спреме, а

имају уверења II степена стручне спреме. Пијетловић је рекао да су покренуте активности на решавању ових проблема и да је достављен допис 6. фебруара 2013. године, директору Сектора за људске ресурсе и опште послове, а пошто одговор није добијен, упућена је ургенција 5. марта (достављена присутним) извршном директору, помоћнику генералног директора и директору Сектора за људске ресурсе и опште послове и чека се одговор.

Активности СЖС ће се наставити и у наредном периоду за решење наведених проблема.

Ј.П.



„Железнице Србије“  
акционарско друштво, Београд  
Сектор за људске ресурсе и опште послове  
Број: 34/2013-25  
Датум: 21.03.2013. године  
БЕОГРАД

СИНДИКАЛ ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ  
за поклоњење ЖС СТП

БЕОГРАД  
Миланка Јовановић

У разред Вашег захтева бр. 207 од 06.02.2013. године и утврђењем бр. 106/13-72 из 05.03.2013. године, и на основу података са којим располажемо, обавештавамо Вас о следећем:

- Оспособљавање запослених за обраћање професије саобраћајно-транспортни радници (маневристи и скретничари) се спроводи у желизваним техничким школама (Београд, Суботица и др.).
- У складу са захтевима првоступају који су применљиви у време запослења, један број запослених је стављен другим стручним спремама за запослене саобраћајно-транспортних радионица (маневристи и скретничари). У тому су издвојене дипломе, док је другим који су савладали програм стручног истособдативања за обраћање професије саобраћајно-транспортног радника (маневристи и скретничари), утврђен приликом стручне спреме који су стављен стручним спремама.
- Правитељством и организацијама и систематизацији чланица Јавног предузећа „Железнице Србије“ Београд, (Службена Планка „Железнице Србије“, бр. 3/10 и 5/10), за обављање послова саобраћајно-транспортног радника (маневристи и скретничари), утврђен приликом стручне спреме који су стављен стручним спремама.

ДИРЕКТОР  
СЕКТОРА ЗА ЉУДСКЕ РЕСУРСЕ  
И ОПШТЕ ПОСЛОВЕ  
  
Иван Богдановић, дипл.правник

## ЗАЈЕДНИЧКА СЕДНИЦА СЕКЦИЈА ЖЕНА СЖС

# „НАЈЈАЈЕ“ У НОВОМ САДУ

**С**екција жена СЖС, заједно са Одбором Секција жена ЈСО, одржала је трећу редовну седницу 11. марта у Београду.

Седници су присуствовали Јасминко Пијетловић и Милорад Вемић, заменици председника СЖС и Живомир Јовановић, секретар ЈСО СТП.

О дешавањима између две седнице говорила је Снежана Солдо. Рад синдиката је отежан, јер Послодавац није измирио дуговања за коришћење просторија у Милоша Поцерца, због чега нема електричне енергије и грејања.

Милорад Вемић је говорио о актуелној ситуацији у СЖС и предузећу. Потписана је цена радног сата за први квартал од 71,66 динара.

Повећан је број позајмица са 760 на 800.

Вемић је информисао Одбор о дешавањима са повластицама, П-2, П-4, П-9.

Јасминко Пијетловић је говорио о дешавањима везаним за сменски рад, истакавши да, ако би сви који су тужили добили спор, то би однело 60 процената буџетских средстава, што би додатно отежало и онако тешку финансијску ситуацију у предузећу. За сада је све стопирано. Тражи се усаглашавање, пошто суд у Нишу

има једно, а суд у Београду друго тумачење.

СЖС ће наставити обилазак терена како би се упознао са актуелностима и проблемима чланства.

Станислава Недељковић сматра да су жељезничари трећеразредни пацијенти у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“. Пацијенти који нису са жељезнице имају приоритет на свим нивоима, упркос чињеници да су жељезничари улагали у овај Дом здравља и опремали га, а сада немају никаква права. Такође је питала и каква је судбина „Желтурист“-а.

Јасминко Пијетловић је обећао да ће одговор на постављена питања дати на следећој седници Секције жена, пошто добије потребне информације.

Припреме за традиционалну хуманитарну акцију „Најјаје“ која се одржава поводом верског празника Васкрса, теку по плану и одржаваће се 19. априла у Новом Саду, у просторијама жељезничке станице, са почетком у 12 часова, а прикупљена средства би се донирала дому у Ветернику.

Снежана Солдо

## СЕКЦИЈА ЖЕНА СЖС

# ПРОВОД У ВЕЧНОМ ГРАДУ

**У** периоду од 22. до 27. марта, жене са жељезнице боравиле су у вечном граду Риму. Традиционално, већ шест година заредом, путују поводом 8. марта по европским градовима.

Кренуло се из хладног Београда, у осунчан и топли Рим. Иако је пут био дуг, то није покварило расположење.

Доласком у Рим, није се губило време, већ се одмах кренуло у панорамско разгледање града, старог XXVIII века. Смењивали су се тргови: Венеција са Трајановим форумом, Колосеум, Палата Венеција, Фонтана ди Треви, Шпанске степенице...

Ни једна од присутних дама није осећала умор, већ „глад“ да што више види. Када је дошло време за смештај у хотел, након кратког одмора, све колегинице су похрлиле да слободно време искористе на себи својствен начин. Другог дана боравка био је планиран излет у Напуљ, највећи град јужне Италије, удаљен



од Рима 230 километара. Напуљ је средиште регије Кампања. Обилазак ове дестинације употребнило је право пролећно време.

По повратку у Рим, уследио је преко потребан одмор.

Наредног дана, по програму обилазили смо



град, пешице. Почели смо обиласком цркве св. Петра у Ланцима, где смо видели Микеланђеловог Мојсија, већ поменуте тргове и незаобилазну Фонтану ди Треви, где су путнице, по традицији, убациле три новчића за испуњење својих жеља.



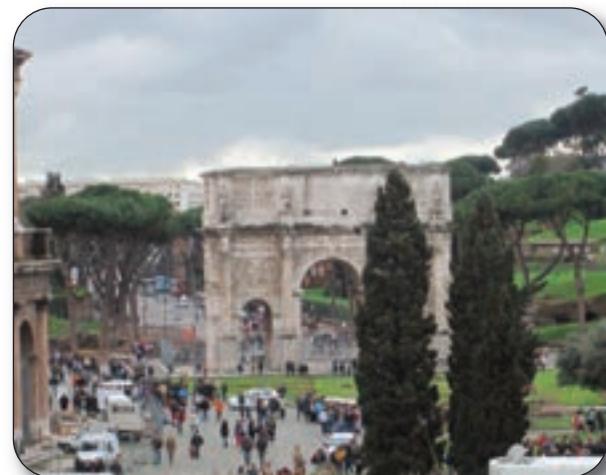
Уследио је заказани обиласак Ватиканских палата, Сикстинске капеле са фрескама Микеланђела, Ботичелија и других великих сликара. Обишли смо и Базилику св. Петра, која је по излагању водича, највећа на свету.



Завршетак дана искоришћен је како би се видела панорама Рима ноћу и обиласак боемске четврти. По тврђњи водича, а поређења



ради, сазнали смо да је овај део града већи од Београдске Скадарлије бар ддвадесет пута. Ту смо имали прилику да пробамо њихов специјалитет - пицу.



Последњег дана боравка у Риму, планиран је обиласак древног града Тиволија, удаљеног од Рима тридесетак километара. Ту смо оби-



шли вилу d' Este, велелепне фонтане, водоскоке и језера.

До поласка у Београд, слободно време смо искористиле углавном за шопинг.

Све путнице су понеле са собом пуно лепих утисака. Пут је испунио очекивања.

Снежана Солдо

## КОМИСИЈА ЗА ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ, БРИСЕЛ, 27. МАРТ 2013.

# ТАЧКА 5: ЧЕТВРТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПАКЕТ И УРЕДБА О ОБАВЕЗИ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА 1370/2007

**У**редба о обавези јавног превоза 1370/2007 у вези са јавним превозом путника у друмском и железничком саобраћају, представља део Четвртог жељезничког пакета који обухвата 6 текстова закона, 1 Објаву и 3 Извештаја који се подносе Европском парламенту и Савету.

Главна сврха измена и допуна Уредбе о ОЈП (ОЈП = Обавеза јавног превоза) је увођење обавезног конкурентног подношења понуда за све услуге у јавном жељезничком путничком саобраћају које су предмет уговора о јавном превозу. Када је реч о осталим услугама у домаћем жељезничком путничком саобраћају (углавном саобраћају на дугим одстојањима, само-финансирајућим услугама), Комисија предлаже надметање по принципу отвореног приступа у оквиру нове Директиве 2012/34/EU.

Будући да Уредба о ОЈП покрива целокупан јавни путнички саобраћај укључујући подземну жељезницу, трамвајски и аутобуски саобраћај, велики број измена које је предложила Европска комисија односи се и на остале видове саобраћаја.

Поред тога, у тренутку када Уредба о ОЈП подлеже уобичајеној законодавној процедуре која је базирана на заједничком доношењу одлука, све друге заинтересоване групе могу да изнесу предлоге у вези са изменама Уредбе о ОЈП и могу, на пример, да доведу у питање директну доделу уговора о јавном превозу унутрашњим опертерима.

Принцип „слобода избора“ коју имају државни органи приликом доношења одлука у вези са организацијом јавног градског транспорта, било по сопственој замисли или путем директне доделе или на основу конкуренције, је на коцки када је реч о свим видовима јавног транспорта: аутобуском, трамвајском, било да се ради о подземној жељезници или класичном жељезничком саобраћају.

Питање је од суштинског значаја:

– Побеђује ли Комисија која превасходно и идеолошки инсистира на томе да је конкурентно подношење понуда прави принцип и да је директна додела изузетак или

– добијају битку они који бране принцип јавног превоза и Протокол 26 Споразума ЕУ?

Европска комисија и њени следбеници су изгубили битку када су 2000. године предложили обавезно конкурентно подношење понуда за целокупан јавни путнички саобраћај.

Комисија у сваком случају наставља да води расправу у вези са тим да надметање у јавном путничком саобраћају доводи до смањења трошкова, повећања обима путничког саобраћаја и задовољства путника наводећи као пример Велику Британију, Шведску и делимично Немачку. Комисија оправдава своје предлоге огромним нездадовољством путника, високом неефикасношћу жељезничког јавног саобраћаја и високим „субвенцијама“ које се плаћају новицем пореских обвезника. Сви примери су селективни, могу бити доведени у питање и могу им се супротставити различити примери који доказују супротно као што је случај са Великом Британијом у погледу трошкова и недостатака када је реч о франшизним уговорима или поступцима.

Увек је реч о наметању једног модела свим државама чланицама Европске уније: Неолибералног приступа уз洛зи државе и сходно томе јавном превозу и веровања да тржиште боље управља јавним превозом.

– Комисија ЕТФ за јавни градски превоз која представља синдикате из сектора за јавни градски превоз и сектора за жељезнички саобраћај, одбија предлоге у вези са изменама Уредбе о ОЈП 1370/2007;

– Комисија ЕТФ за јавни градски превоз инсистира на томе да јавни превоз путника у друмском и жељезничком саобраћају представља јавну услугу и да државе чланице имају право да самостално одлуче о начину

организације свог јавног превоза, а да им се притом не намеће само један модел, конкурентни модел од стране ЕУ;

– Комисија ЕТФ за јавни градски превоз моли чланове Европског парламента и савета да одбију предлог у вези са изменама Уредбе о ОЈП;

– Синдикати из сектора за јавни градски превоз у оквиру ЕТФ се обавезују да пруже подршку Секцији за железнички саобраћај ЕТФ у борби против Четвртог железничког пакета, посебно када је реч о делу који се односи на либерализацију и управљање.

#### **Детаљи у вези са предлогом Комисије**

Независно од принципа који се базира на одбијању отварања уредбе о ОЈП, неопходно је извршити анализу текста Комисије. Ова активност је у току и ево неколико елемената:

#### **Нови Члан 2а у вези са плановима за јавни превоз и предметом ОЈП:**

Овај члан захтева да државни органи успоставе Планове за градски превоз и дефинишу неке елементе садржаја, потребе да се пажња посвети „постојећим правима путника, законима који се односе на животну средину, социјална питања и запошљавање“, као и консултације учесника укључујући синдикате.

Са друге стране, већи део члана се односи на дефинисање веома рестриктивног и ограничавајућег оквира у којем државни органи могу да дефинишу, обезбеде и финансирају „обавезе јавног превоза“. Када је реч о железници, овај члан регулише и максимални обим превоза у оквиру уговора о јавном превозу: 10 милиона путничких km или 1/3 националне железничке обавезе јавног превоза.

ЕТФ пружа подршку принципу планова одрживе градске мобилности и мишљења је да је у списак могућих критеријума у погледу квалитета потребно уврстити друштвене аспекте, као и заштиту путника и особља од агресије и насиља треће стране.

Међутим, ми у потпуности одбијамо дух новог Члана 2а због тога што уместо подстицања јавног путничког превоза, он неприхватљиво ограничава слободу и могућности локалних и регионалних власти и на тај начин локалних и регионалних демократских тела да дефинишу свој јавни путнички саобраћај.

#### **Члан 4(6) у вези са друштвеним клаузулама и стандардима за конкурентно подношење понуда**

Комисија предлаже да у Члану 4(6) у вези са стандардима о квалитету приликом подношења понуда буду дефинисани како социјални критеријуми тако и социјални стандарди.

Поздрављамо разјашњење новог Члана 4(6)

будући да су социјални критеријуми и стандарди на јасан начин постали део текста члана, а не помињу се само у преамбули. Међутим, инсистирамо на томе да ово већ постане правни стандард у складу са актуелним законодавством приликом тумачења Члана 4(6) у комбинацији са Преамбулом 17.

Актуелна уредба **ОМОГУЋАВА** државним органима да наметну социјалне критеријуме и стандарде као што је споразум о колективном преговарању и трансфер особља у случају промене оператора током тендерског поступка. ЕТФ је топло поздравио ову одредбу приликом усвајања Уредбе о ОЈП. Међутим, ми строго осуђујемо став који **НАМЕЋЕ** конкурентност сваком надлежном органу у Европи, али одбијамо да **НАМЕЋЕ** на исти начин принцип социјалних стандарда и социјалне заштите. То није применљиво на раднике којих се то тиче што показује двоструко лице Европске уније: интереси компанија и оних који трагају за профитом третирају се на другачији начин него радници.

#### **Нови Члан 5а) у вези са приступом возним средствима у железничком саобраћају**

Овај Члан обавезује државне органе да се постарају да сваки понуђач током конкурентног подношења понуда има приступ возним средствима у железничком саобраћају. У случају када нема довољно понуда од стране (приватних) лизинг компанија, надлежни органи морају да преузму комерцијални ризик у случају куповине возних средстава. ЕТФ изричито одбија нови Члан 5а) о возним средствима који једноставно преноси комерцијалне ризике са оператора и понуђача на надлежне органе током поступка конкурентног подношења понуда. Такође истичемо чињеницу да је организација тржишта возних средстава у Великој Британији преко лизинг компанија, довела до нових монопола ових лизинг компанија у њиховој географској области и великог повећања трошка у погледу возних средстава.

#### **Веза између Уредбе о ОЈП 1370/2007 и предложене конкурентности отвореног приступа у Директиви 2012/34/EU**

У складу са предлогом Комисије, отворени приступ за целокупан унутрашњи железнички путнички саобраћај постаје правило. Изузети су једино дозвољени у случају када саобраћај по принципу отвореног приступа може да угрози економску стабилност ОЈП. Како би се потврдило да је економска стабилност доведена у питање, потребно је послати захтев Субјекту надлежном за регулисање железничког саобраћаја. Критеријуми процене, да ли је равнотежа нарушена или не, биће дефинисани од стране Комисије у оквиру поступка примене закона.



## ПРАВНИ САВЕТИ (6)

# УСЛОВИ ЗА РАД НА ОДРЕЂЕНИМ ПОСЛОВИМА

**Када је тешко и када је неправда, онда је двоструко теже. Са циљем да преполошимо муку, на овим страницама ћете у наредном периоду моћи да сазнате бар, шта је право, а шта криво**

**Припремио: Јасминко Пијетловић**

**Ч**ланом 24. став 2. Закона о раду („Службени гласник РС“ бр. 24/05, 61/05 и 54/09), предвиђено је да се правилником о организацији и систематизацији послова (у даљем тексту: правилник) утврђују организациони делови код послодавца, врста послова, врста и степен стручне спреме и други посебни услови за рад на тим пословима.

Правилник доноси директор, односно предузетник.

Обавеза доношења правилника не односи се на послодавца који има пет и мање запослених.

Према томе, један од услова за рад на одређеним пословима јесте врста и степен стручне спреме потребне за обављање тих послова. Под стручном спремом се подразумева школска спрема стечена и призната по прописима о образовању. Код утврђивања стручне спреме као услова за рад на одређеним пословима, пољази се нарочито од врсте и сложености посла који се обавља. То значи да послодавац не може за обављање одређених послова да произвољно одреди стручну спрему као услов за обављање тих послова, већ то може да буде само она врста и степен стручне спреме која је неопходна за рад на тим пословима.

Законом није забрањено да се правилником утврди алтернативна стручна спрема, ако одређене послове могу да обављају запослени са различитом стручном спремом.

У складу са чланом 104. ст. 1- 3 Закона, запослени има право на одговарајућу зараду, која се утврђује у складу са законом, општим актом и уговором о раду.

Запосленима се гарантује једнака зарада за исти рад или рад исте вредности који остварују код послодавца.

Под радом исте вредности подразумева се рад за који се захтева исти степен стручне спреме, иста радна способност, одговорност и физички и интелектуални рад.

Према томе, ако је правилником утврђена алтернативна стручна спрема за одређене послове, запослени који раде на тим пословима, а немају исту стручну спрему, остварују право

на једнаку зараду, ако су испуњени и други услови наведени у ставу 3. Закона, тј. ако запослени имају исту радну способност и одговорност и ако обављају исти физички и интелектуални рад.

Приликом заснивања радног односа, запослени мора да испуњава услове прописане правилником и систематизацијом и организацијом послова, а то значи и услове у погледу стручне спреме која је услов за рад на одређеним пословима. Када је у питању премештај на друге послове, примењује се члан 171. став 2. Закона о раду којим је предвиђено да послодавац може запосленом да понуди Анекс уговора о раду, ради премештаја на други одговарајући посао за чије се обављање захтева иста врста и степен стручне спреме који су утврђени уговором о раду. То значи да запослени не може бити премештен на друге послове за које се захтева друга врста или нижи степен стручне спреме од оне која је утврђена уговором о раду запосленог.

Законом о раду није предвиђена обавеза пријема у радни однос путем конкурса или огласа. Међутим, Законом није забрањено да се изврши јавно оглашавање слободног радног места ради пријема у радни однос.

### Право запосленог и рад са скраћеним радним временом

У члану 98. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09), прописано је да родитељ или старатељ, односно лице које се стара о особи оштећеној целеbralном парализом, дечјом парализом, неком врстом плегије или оболелој од мишићне дистрофије и осталих тешких оболења, на основу мишљења надлежног здравственог органа, може на свој захтев да ради са скраћеним радним временом, али не краћим од половине пуног радног времена. Запослени који ради са скраћеним радним временом, по овом основу има право на одговарајућу зараду, сразмерно времену проведеном на раду, у складу са законом, општим актом и уговором о раду.

Према томе, запослени има право да на ње-

гов захтев ради са скраћеним (непуним) радним временом, али не краћим од половине пуног радног времена, ради старања о особи оболелој од неког од оболења наведеног у члану 98. Закона о раду или другог тешког оболења, а на основу мишљења о постојању оболења наведеног у члану 98. Закона о раду, односно другог тешког оболења. С тим у вези, надлежним здравственим органом се сматра изабрани лекар дома здравља у којем лице (пацијент) остварује права на здравствену заштиту прописану законом, а имајући посебно у виду одредбе члана 151. став 1. тачка 9 и 10) Закона о здравственом осигурању („Службени гласник РС“, бр. 107/05 и 109/05 и 109-05-исправка).

Наиме, имајући у виду да је у члану 151. став 1. тачка 9 прописано да изабрани лекар води прописану медицинску документацију о лечењу и здравственом стању осигураних лица, у складу са законом, а у тачки 10 наведеног члана прописано да изабрани лекар даје оцену о здравственом стању осигураних лица и упућује осигураним лица на оцену радне способности, то смо мишљења да, на основу увида у медицинску документацију изабрани лекар издаје мишљење о постојању оболења из члана 98. Закона о раду, односно другог тешког оболења лица о коме се стара запослени, а у вези са остваривањем права запосленог на рад са скраћеним (непуним) радним временом.

### Отпремнина при одласку у пензију

У члану 119. став 1 тачка 1 Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09) прописано је да је послодавац дужан да запосленом исплати отпремнину при одласку у пензију, у висини утврђеној општим актом, а најмање у висини три просечне зараде, при чему се под просечном зарадом сматра просечна зарада у Републици Србији према последњем објављеном податку републичког органа надлежног за статистику (члан 119. став 3. наведеног закона).

Према томе, право на отпремнину при одласку у пензију остварује запослени коме престаје радни однос због испуњења услова, односно остваривања права на пензију, без обзира да ли се ради о старосној, инвалидској или породичној пензији.

Запослени који је засновао радни однос на одређено време остварује сва права из радног односа као и запослени на неодређено време.

Полазећи од наведеног, запослена која је засновала радни однос на одређено време, а којој је радни однос престао због потпуног губитка радне способности и остваривања права на инвалидску пензију, а пре истека уговора о раду на одређено време, има право на отпремнину при одласку у инвалидску пензију, у складу са чланом 119. став 1 тачка 1 Закона о раду.

## СИРОМАШТВО У ПОРАСТУ

У Србије је око 700.000 сиромашних, а према подацима УН у последњих пет година тај број се повећава за 100.000 људи годишње. Пораст сиромаштва забележен је и у целој бившој СФРЈ.

Словенија некад најбогатија југословенска република од 2004. године, чланица Европске уније, данас је суочена са све масовнијом појавом сиромаштва.

У БиХ сада бар једно од пет домаћинстава живи испод границе сиромаштва, а подаци званичне статистике показују да сада скоро трећина становништва Македоније припада групи сиромашних.

Све анализе упућују да је и у Црној Гори, током минулих година, увећан број оних са веома ниским стандардом. Ништа боља ситуација није ни у Хрватској, где је на ивици сиромаштва 856.000 људи, или сваки пети становник.

Неколико државних институција ових дана објавило је податке о животном стандарду грађана, тако поразне да пожелите да их нема. Статистика која је коначно оголила стварност и чини се најпрецизније до сада, побројала све жртве кризе (светске и унутрашње).

Наиме, подаци Привредне коморе Србије показују да просечан рачун у продавницама износи 250,00 и 300,00 динара.

Трговци тврде да просечан потрошач (што је у Србији синоним за грађанина на ивици егзистенције) пазари хлеб, млеко, јогурт и нешто од месних прерађевина, попут јефтиног паризера.

На ову статистику, наслонио се и податак да је промет у трговинама од 2008. године до данас опао за више од 30 процената. И коначно више од 700.000 људи прима неку врсту социјалне помоћи што значи да сваки десети живи на ивици сиромаштва и месечно прима мање од 8.000 динара. То такође значи да ови људи имају, тј. немају дневно ни 250,00 динара.

Јасминко Пијетловић



## У ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ 26 МИЛИОНА НЕЗАПОСЛЕНИХ

Број незапослених у Европској унији, према извештају агенција, је 26,2 милиона (10,8 % радне снаге), а у земљама еврозоне без радног места је 19 милиона људи (11,9 %).

У децембру прошле године, саопштио је Еуростат, статистички уред ЕУ, незапосленост у еврозони била је 11,8 %, а у јануару ове године достигла је 11,9 % зато што је за месец дана још 201.000 људи добило отказ. Незапосленост у Аустрији, Немачкој и Луксембургу је око 5 %, а у Италији, Грчкој и Шпанији она поприма рекордне размере.

Стопа незапослености у Италији је 11,7 % а највише од 1992. године, а од јануара 2012. године, до данас угашено је 310.000 радних места. Према проценама из новембра 2012. године, у Грчкој 59,4 % младих је без посла, у Шпанији 55,5% а у Италији 38,7 %.

**„ЛАСНО ЂЕМО, АКО ЈЕСМО ЉУДИ“**

## КАКАВ РЕД ВОЖЊЕ?!

*„Бг воз“, од увођења у саобраћај бележи завидно повећање прихода!? Саобраћај редовно, готово у минут тачно, на понос града и железничара! Да човек не поверије! Ко их и којим пругама вози? Шта је са осталим возовима?*

**Колеге железничари и они са којима сам причао о многим проблемима железнице, о томе не воле да причају јавно, а мисле да је могло бити боље!**

**Пише: Драган Васиљевић**

**Е**, остали („Беовоз“, локални, брзи, IC ...) возови, дуго већ су прича за себе и „добра подлога“ за понижавајуће вести о железничарима и железници, у свим средствима медијског извештавања!

Да није све баш тако, могло би се закључити из разговора обичних људи, мојих другара, колега железничара, залубљеника у железницу и посао који раде.

Можда би на њиховим примедбама, уоченим пропустима, на добрим примерима из прошлости и садашњости и њиховим искуствима, могли наћи решења за многе невоље које нас снапазе и за које нам се чини да нема бољих решења.

Било је занимљивих запажања о којима би ваљало размислiti (разоварати или преговарати) у будућим контактима са представницима пословодства и Владе.

Како рече покојни Патријах Павле: „Ласно ђемо, ако јесмо људи“.

### КАКО ВОЗЕ „ЛОКАЛИ“?

У сећању на ову тему, остала ми је недавна дискусија једног колеге, са седнице Републичког одбора, који је коментаришући времена поглаваца возова, рекао: „... да не одговарају ни раднику, ни ћаку, ни сељаку...“, а ако мало боље размислим, додао бих, „ни железничару“!

Помислих, да ни увођење нових гарнитура 711 („Руса“), са оваквим редом вожње мало шта може променити у преусмеравању путника са друмског превоза на железницу!

**Да ли је могуће да ред вожње, о ком у разговору обичних железничара „исплива“ оволовико примедби, питање о ком треба да одлучује Влада, послодство, а да синдикати онда мирно прихвата „поделу одговорности“ и оправдања за недовољне приходе, економску неисплативост и неупосленост постојећих људских ресурса?!**

Присетих се да су ми старије колеге, на почетку мог железничког стажа, причале да је за шефа једне „домицилне“ станице из тог времена, основ за израду реда вожње у локалном саобраћају, била радна времена предузећа, школских и универзитетских установа, али и планирање „сменских возова“ за потребе железничког особља.

Возови тада бејаху пуни путника са претплатним (месечним) картама, а колеге су користиле П – 2! Путовало се, јер је и привреда радила!

У овим транзиционим годинама, интензивних организационих промена железнице као система, дошли смо у ситуацију да се због „смањења трошкова пословања“ (непоседнутих станица, укрсница), додатно продужавају времена вожње (укрштавања) возова!

Рекоше ми такође, колеге кондуктери, да има примера, да вожња воза („Руса“, „швеђанке“ или класичне гарнитуре са „електролок“) на релацији од тридесет и неки километар, потраје добрих 60 - так минута, чак и на пругама на којима је просечна брзина већа од 60 километара на сат!

Због оваквих примера, ни железничари не могу да користе возове за одлазак и повратак са рада (П – 2), па им се зато наплаћују надокнаду за превоз аутобусом, о чему је, не тако давно, било много тога речено!

Схватају они да се, у таквој ситуацији и са овако „дотрајалим возним парком“, тешко може било шта планирати и да због тога изгледа немогуће „уклопити“ времена укрштања возова у станицама са више правача.

Међутим, ако то раде немачке железнице, зашто то и ми не би, можда, могли да покушамо?

Сада када више ред вожње „не праве“ неки локални шефови домицилних станица региона, изгледа још невероватније, да тако озбиљан посао не раде ни шефовима секција на „локалу“, или се то нама бар чини, да они немају значајнијег утицаја у овом послу!

Можда би у том случају, ако би представнике „локалних управа“ интересовао ред вожње на њиховој територији, као у случају „Бг воз“-а, скватили би да је Закон о обавези јавног превоза поодавно усвојен и да се не односи само на град Београд!

Истини за вољу, било је покушаја неких војвођанских локалних (регионалних) органа власти у претходном периоду, али није било значајних резултата у пословању железнице!

За сада нам остаје да се надамо да ће увођење нових „Руса“, бар донекле то променити!

#### А КАКО „БРЗАЦИ“?

Променила се времена, ништа није као пре, па се више ни ред вожње не „конструише“ према потребама дневне, недељне или сезонске миграције становништва.

Пре тридесетак година, ми ѡаци „ЖОЦ – а“, студенти, радници „теренци“ свих струка из унутрашњости, на викенд смо одлазили и враћали се (тада стварно) брзим возовима, док су железничари и чланови њихових породица за путовање на годишње одморе користили П – 4 („режијске“) или „Филове“!

Колеге су ми се најчешће жалиле да је данас, до било које дестинације за рекреацију или „годишњи“, готово немогуће стићи возом, а и када се „нахвата“ нека веза, онда не знају како и чиме даље!?

Можда у садашњим условима, нема места за размишљања, да би било добро ускладити времена приспећа брзих или ИЦ возова (за овај век преспорих), са временима полазака локалних возова, или евентуално друмских превозника на локалним линијама у регионалним центрима или бањама (према посебним уговорима о пословној сарадњи) кроз које или до којих ови наши возови „вишег конфора“ саобраћају!

Када бисмо само покушали да о овом проблему боље промислимо, вероватно се не би

дешавало да некадашњи сезонски воз Ниш – Бар, у станицу Бар стиже у касним вечерњим сатима, остављајући путнике на „милост“ барских таксиста!

У исто време, кажу ми многи саговорници, „Ниш експреса“, „Ласта“, али и други друмски превозници из осталих градова Србије организују „бис“-eve са поласцима који на дестинације на црногорском приморју, стижу у раним јутарњим сатима!

Међутим, железничарима, али и обичним грађанима, некако највише недостају возови према и из Београда!

Можда би требало преиспитати времена приспећа и полазака редова вожње планираних за „алтернативне возове“ према Београду, као „саобраћајном центру“, у који „наш путујући свет“ долази ради наставка школовања, студирања, обављања пословних и административних обавеза или „хватања“ веза за даљи наставак путовања према европским дестинацијама.

Чини ми се такође, да је могући приход од „повећаног броја страних туриста“, оних који путују „сербез задовољства“, за сада „колатерални губитак“, јер се о њима размишља само у време одржавања „Exit“-а или у оквиру пратећих понуда „винских“ и других туристичких манифестија од значаја за поједине регионе!

У сусрету и разговору са тим странцима, у унутрашњости истини ређе, очигледна ми је била њихова неверица, да не постоје директне везе са главним градом! Просто ми је било непријатно, да измишљам „глупава“ образложења, за необјашњиву реалност! Знам да они немају таквих проблема!

Подсете ме колеге у разговору и на лоша искуства која смо имали због „привременог“ укидања више десетина пари путничких возова, широм Србије, због недостатка „електролок“, а због којих смо се као синдикалци окупљали у чвору, без обзира на синдикалну припадност!

О „привременим“ последицама тада је усмено и писано требало да буду обавештени кондуктери, машиновође и станично особље, у више од тридесетак станица!

#### МОРА ЛИ БАШ УВЕК ТАКО?

После оваквих разговора, ни њима, а ни мени није јасно, да ли је све што нам се догађало, било „препоручено“ од бројних скупо плаћених саветника из ЕУ, консултантских фирм или представника Владе или министарстава!

**Чини ми се понекад, да су запослени, а пре свега, представници синдиката у разговорима са пословодствима и владама, у истој позицији у којој се налазе све наше Владе (од постанка државе) у преговорима са светским „моћницима“?**

Више од свих недоумица, збуњује ме мишљење појединих колега или „руководилаца“

(било ког ранга одлучивања) да „ред вожње“ не треба да буде предмет разговора или преговора синдиката са представницима пословодства или Владе!

Можемо ли о било чему или о било ком проблему разговарати, као људи којима је стало до налажења решења „унутар куће“ ... као добри домаћини?!

**О цени карата, електронској резервацији и плаћању, доступности информација, дужи-**

**ни тарајања вожње, поштовању реда вожње, конфору, осталим (пратећим) услугама (менјачница, ресторана, гардероба ...), превозу робе, мукама запослених, клијената (корисника превоза) неки други пут!**

**У наредним бројевима биће сличних прича и „што нам све шкрипи и клеца“, када би по мишљењу мојих саговорника и без много паре могло бити боље!**

## ВРЕМЕ САДАШЊЕ

# РАЦИОНАЛИЗАЦИЈА (НИ)ЈЕ РЕШЕЊЕ

Читајући штампу, или гледајући и слушајући електронске медије, увек ме прође језа када се објаве подаци о броју незапослених, или оних који нису месецима примали плату, још увек пуни неке наде, а раде. Када се упознам са неком особом или разговарам са пријатељем кога одавно нисам видео, на питање где сам и шта радим, одговорим да сам на железници. Осетим најблаже речено благу завист. „Па да, ви сте државна фирма, добра и сигурна плата, благо теби“. То је најчешће изречени коментар. Обично не коментаришем много,.. шта да кажем? Јесте, плата је таква каква је. Раствеже се до небеса. Истина је да се за сада редовно исплаћује. Очекујемо од синдиката и пословодства да у договору са Владом очува, а по могућности и побољша наш, ипак, прилично низак стандард. Приче су неизбежне, људи жељни информација. Ако дође до неке промене, људе неретко ухвати паника. Тако је било и када је одлучено да на подручју чвора СП Суботица од 1. марта станице: Палић, Таванкут, Ором, Алекса Шантић и Буковачки Салаши, не буду поседнуте отправницима возова. Остали су скретничари, како би руководили путним прелазима, као и да врше надзор и чување железничке имовине. Уверавају нас да нема места паници, да није у питању трајно затварање станица, да је у питању недостатак особља. У последњих десет година примљено је свега троје људи. Са друге стране, суочени смо са огромним одласком радника у пензију, и кроз програм „узимања евра“. Недостатак особља, условио је да се врши рационализација на радним местима, тамо где је то могуће. Међутим, то сигурно не може бити дугорочно решење, јер се старосна структура погоршава, а нема пријема нових радника, поготово у изршној служби. У станици Суботица, поред скретничара и маневриста, изражен је недостатак возовођа и пописних возово-



ћа. Управо на та радна места распоређују се отправници возова из непоседнутих станица. Један од разлога непоседања ових станица је и врло смањен обим саобраћаја. Када отправници возова из тих мањих станица, где су дежурали и по неколико деценија, радећи у станици са једним или два скретничара, баратајући малим бројем возова дођу у станицу Суботица, долази до изражaja и друштвени момент. У смени треба сарађивати са десетинама људи и обрадити велики број возова. Међутим, на посао се нико не жали. Напротив, труде се да га што боље савладају и уклопе се у радну средину. Познато је да је у чвору Суботица из 2012-те године пре-нешено 4773 вишака сати и 642 дана неискоришћених годишњих одмора. Такође, требало би полако користити и дане годишњег одмора за текућу годину. Сви се надамо да ће се повећати обим саобраћаја на свим пругама, да ће се отправници возова вратити у домицилне станице, а даће са друге стране руководство на свим нивоима учинити све да се изврши неопходан пријем радника. То би наравно требало учинити што пре, јер је за свако радно место потребна вишемесечна обука, након тога вишегодишње искуство, како би добили квалитетног радника.

**Звонимир Мишић**

## ВРЕМЕ САДАШЊЕ

## НИ ЈА, НИ ТИ , ВЕЋ СВИ МИ

„Прво ће ти се смејати, потом ће те игнорисати, онда ће се борити против тебе, затим ћеш победити“

Махатма Ганди

Пише: Владимир Радојевић

**В**ећина запослених на железници је у веома тешкој ситуацији, наравно, у првом реду због малих плата. Поред тога у обзир се мора узети и угрожено здравље, јер добро је познато да железничари раде изузетно тешке и одговорне послове на отвореном простору и уз живе колосеке, у сменама, и под може се рећи, нехуманим условима.

Многи од њих не могу да прехране своје породице, да школују децу у основној школи, а камоли на факултету. Уз све поменуто намеће се и оно, да ли су у стању да се лече, ако знамо да је набавка лекова који се углавном плаћају, за многе мисиона именица.

Овоме треба додати и услове под којима се железничари лече, „у својој“ здравственој установи „Заводу за заштиту здравља железничара Србије“

О платама железничара, у односу на плате у другим јавним предузећима, не треба трошити речи: То је добро знатно. Већ дуги низ година смо на првом месту, ако се крене од дна лествице.

Ако узмемо у обзир чињенице да наша железница добро заостаје за железницама у региону, а да не говоримо о европским железницама. Тај заостатак се огледа у техничко-технолошком стању средстава, квалитету превозних услуга и недостатку пословне политике.

Железничари су најмање одговорни за ова кво стање, одговорност је најпре на држави собзиром да нема закона о железници, нема колективног уговора, који се доноси сваке године, а ни до данашњих дана није угледао светлост дана, а када ће то ни сам бог незна.

Један од разлога оваквог стања лежи и у чињеници, што су на руководећим местима углавном постављани партијски кадрови, који су се са железницом сусрели тек по усталичењу.

Нажалост морамо бити и самокритични и рећи! па има кривице и до нас. Нетреба много филозофије и науке, довољно је само погледати нашу синдикалну сцену, шта и како раде синдикати поготово синдикални лидери, који су им приоритетни циљеви и шта су урадили по питању материјално – социјалног положаја, где је колективни уговор, колико је постигнутих договора спроведених у дело, по снову закључчака

о прекиду штрајкова који су отказани пре него што су и отпочели.

На железницама Србије је у јуну 2006. године било 21.842 запослених, од тога 2.346 нису били чланови синдиката, док је остатак био распоређен у 14. синдиката, и није било нити једног синдиката са НУЛА чланова.

Данас закључно са децембром 2012. године имамо: 18.364 запослених, 2055 нису чланови ниједног синдиката, али зато имамо 28. регистрованих синдиката од тога је четири синдиката са НУЛА чланова и један синдикат са ЈЕДНИМ чланом. „Па јели то могуће људи моји, каква лудница“ рекао би легендарни Младен Делић.

Синдикати су спори (боље речено синдикални лидери), слободно можемо рећи незаинтересовани и троми, све се ради по онј народној лако ћемо има времена.

Нажалост времена нема, зимски снови ипак много дуго трају, све то крени стани, хоћу нећу, корак напред, два назад, довело је до тога да чланство губи поверење и стрпљење.

Изгледа да се овим проблемима једино баве они синдикални активисти који су у свакодневном контакту са чланством. Наравно баве се, али колико и у којој мери и синдикални лидери на највишем ниву, изгледа да знају само онолико колико желе да знају, неке није ни брига, наравно немају времена јер су заокупљени личним проблемима, боље речено личним утакмицама са пословодством.

Појединци стиче се утисак само што не кажу шта хоћете бре! „Па синдикат то сам ја“

Чланству смета то што се у синдикате увукла политика, али највише му сметају личне амбиције и интереси, али и бахатост и самовоља појединача.

Ипак оно што се највише замера врховима синдиката, јесте то да не познају добро базу које се сете само када дође време избора.

Поред реченог замера се и то што се идеје, предлози и сугестије искрених синдикалних активиста, како их неко назива ентузијастима, којима нису у првом плану личне амбиције и интереси, не узимају у обзир, што сви њихови предлози падају у воду а они се пре или касније пуштају низ воду.

Хтели то признати или не синтикат нисам нија ни он ни ти, синтикат смо сви ми.

ЧВОР РУМА

## ДИЗЕЛ МОТОРНИ ВОЗ И У ЧВОРУ РУМА

**У**чвиру Рума 26. марта, извршена је пробна вожња „Руске“ гарнитуре се-рија 711.

На велико задовољство железничара и мештана Руме, Буђановаца, Никинаца, Платичева, Кленка и Шапца, дизел моторни воз ће саобраћати радним данима са шест полазака, а викендом са четири поласка на релацији Рума – Шабац – Рума.

Свечаној промоцији је присуствовао генерални директор „Железнице Србије“ а.д., господин Драгољуб Симоновић са својим сарадницима.



По доласку генералног директора, како и приличи, шеф станице за СП Рума Љубиша Грубишић је предао рапорт.

Генерални директор и директор дирекције за инфраструктуру Владимир Радовић заједно са шефом Секције за инфраструктуру чвора Рума, Иваном Грујићићем и његовим сарадницима, обишао је скоро сва радна места, где су га запослени упознали са текућим проблемима.

На перону, испред дизел моторног воза, генерални директор је новинарима дао интервју, а потом је делегација ушла у воз. Отправник воза Човић Небојша је дао полазак ка станици Буђановци.

По уласку у насеље Буђановци, завидан број мештана је пропратило долазак воза.

У тој станици је генерални директор обишао службене просторије и, уз срдачан разговор са



присутнима, наговестио боља времена за же-лезницу.

После повратка воза у Руму, генерални директор је обишао просторије у Секцији за инфраструктуру чвора Рума.

Било је приметно велико одушевљење же-лезничког особља, као и гостију који су присуствовали овом догађају и доласку генералног



директора у ову средину, са жељом да оваквих и сличних дешавања буде што више.

Такође, било би добро да се једна гарнитура обезбеди и за релацију Шабац – Зворник, јер већ дужи низ година у овом региону нема путничког саобраћаја.

**Јасминко Пијетловић**

ПРЕУЗЕТО ОД ДРУГИХ МЕДИЈА

# ДРАГОЉУБ СИМОНОВИЋ: КОРИДОР 10 ПРИОРИТЕТ, КИЧМА СРБИЈЕ !

Аутор: Љубитељи железнице Србије

Припремила: Вера Арсенијевић

**У**колико се обистине најаве и обећања новог директора Железница Србије Драгољуба Симоновића ускоро ће бити обновљене српске пруге, посебно Коридор 10. Њиме ће јездити модерни, чистији и бројнији возови, који ће поштовати ред вожње, достојанство путника и рокове испоруке robe.

Најавивши почетак туристичке сезоне на музејско-туристичкој прузи „Шарганска осмица“, Симоновић је 25.3.2013. на Мокрој Гори истакао да ће бити побољшани туристички и други садржаји возова Носталгија, Романтика и Плави воз, те да ће сви угоститељски, смештајни и превозни капацитети у туристичкој понуди тог предузећа, ускоро чинити један систем.

Он је поручио да ће приоритет бити Коридор 10, како међународни возови не би мимошли Србију, али је додао да ће наредне године почети и реконструкција барске пруге у дужини од 277 километара, за шта је новац обезбеђен из руског кредита.

„Кичма Србије је Коридор 10 и ко има другачије виђење, не мисли добро Србији. Наш задатак је да реконструишимо пругу од Суботице, преко Новог Сада, Београда, Ниша, Димитровграда и Прешева као и пругу Београд – Шид, због опасности од Коридора 4 који излази на луку Констанца, јер возови сада не улазе у Србију. Ако имате 7.000 теретних возова, што је златна девизна полула, њих 700 не иде кроз Србију, јер се наши путнички возови крећу просечном брзином од 35 до 40 километара на сат, а теретни око 25 километара на сат“ – навео је Симоновић, а потом додао да ће новац од руског кредита бити наменски утрошен. Он је рекао и да кредити које је доделила ЕБРД нису повучени и због тога смо платили пет милиона евра пенала и платићемо још толико, док их потрошимо.

„Нико не може да ме убеди да претходно руководство, за три године, није могло да повуче новац за улагање у Србију. Повлачењем кредити ЕБРД 4 и 5 за набавку грађевинског материјала, створићемо предуслове за руски кредит, јер не можемо да обнављамо пругу, ако не мамо материјал“ – додао је Симоновић.



Директор Железнице је навео да је све припремљено за почетак радова на деоницама Београд – Панчево и Голубинци – Рума, рекавши да би „био задовољан када би радови почели у јуну ове године“.

„Тешка ситуација је око Ниша и Димитровграда, јер не знамо да ли ћемо добити чешки кредит, а уколико не урадимо и тај део пруге, одоше нама возови на Коридор 4. Нико неће да користи наше пруге, ако кроз Мађарску, Румунију и Бугарску возови иду 100 или 120 километара на сат“ – поручио је Симоновић, истакавши да ново руководство Железница Србије има подршку Владе коју, како је рекао, „није имало последњих петнаест година“.

Истакао је да постоје проблеми који могу да се реше без кредита и одлука Владе Србије, попут поправки бројних деоница у дужини од 30 до 50 метара, због чега се возови веома споро крећу.

„Нека отклонимо десет таквих „цепова“, то ће бити сто километара годишње, што ће до принети бржем кретању возова на пругама на којима није планиран ремонт. Потребно нам је око 350 милиона евра да отклонимо „лагане вожње“ на Коридору 10 и Коридору 11“ - објаснио је директор Српских железница и додао да му је „жеља да се пругом од Београда до Новог Сада, након ремонта, уместо садашњих сат и по до два, путници превезу за 45 минута“.



„За два месеца на гориву за луксузна возила Железница Србије је уштедела 6,6 милиона динара. Стане се поправља, иако то још није тако видљиво, али радимо и на увођењу ГПРС ради контроле коришћења службених возила и локомотива. Неки су ухапшени због крађе горива из локомотива, а циљ нам је да уредимо систем да не зависи од личности, већ да се по-

штују закони и прописи”, рекао је Симоновић, а потом додао да је контролом у Лапову утврђено да ниједно службено возило није било током викенда у гаражама, иако су тамошњи руковођиoci убеђивали контролоре у супротно.

„То неко мора да плати, јер то није ничија приватна прћија”, саопштио је Симоновић.

## СА САЈТА ДРУГИХ МЕДИЈА

# ЈЕДИНИ РОБИЈА ЗБОГ НЕСРЕЋЕ НА БИОЧУ

**Дробњак: „Многи су били криви прије мене. Тог несрећног дана учинио све што сам могао и што је било у мојој моћи. Положио сам свој живот и подијелио судбину са погинулим и повријеђеним путницима“**

**Објавио: ВИЈЕСТИ, 24.1.2013.**

**Припремила: Вера Арсенијевић**

**М**ашиновођа Слободан Дробњак, који је након тешке железничке несреће на Биочу осуђен на шестогодишњу затворску казну, казао је Вијестима да жали због губитка недужних људских живота који су страдали због, како је рекао, системске грешке коју он није могао да исправи.

Разговор са Дробњаком, који се и даље налази на издржавању затворске казне у Заводу за извршење кривичних санкција, вођен је на седму годишњицу трагедије на Биочу, телефонским путем.

### Како се осећате након седам година?

„Веома жалим што је дошло до такве страшне трагедије, а прије свега жалим због губитка недужних људских живота, који су страдали, прије свега, због системске грешке за коју ја апсолутно нијесам имао моћи да исправим.

О безбједности жељезничког саобраћаја, ја, као појединац, нијесам могао ни одлучивати. Бол и туга коју носим за свима погинулима, као за својом најближом родбином, неће престати докле год се ова неправда не исправи и божји суд не узме правду у своје руке.“

### Ко је могао одлучивати о безбедности?

„Безбједност жељезничког саобраћаја осигурава много људи, то осигурава један велики систем. Појединац као ја, апсолутно не сноси толико велику одговорност за ово што се десило. Та крупна грешка која се десила, обила се о моју главу и треба ја са нејаким плећима да издржим толики терет. То је заиста апсурд. Иако сам био један од најбољих радника на Жељезници, све је то пало у воду када је требало подијелити одговорност са до дна на хијерархијској љествици.“

### На какву крупну системску грешку мислите? Због чега је дошло до грешке?

„Нисам само ја о безбједности водио рачуна, нега радионица, депо, прегледачи кола и остало службена лица. Да је воз био технички исправан, ништа се не би десило... Осим тога, на том мјесту у тунелу, где сам излетио из шина, било је проширење колосијека мимо дозвољених граница. То је комисија утврдила, али суд то није узео у обзир. Да су шине биле здраве ни воз не би излетео.... То одбјегнуће возова се и раније дешавало.“

### Да ли сте знали да је воз технички неисправан?

„Тако се возило 20 година.“

### Шта се предузимало кад су се дешавали кварови?

„Па, мало се поправи и идемо даље.“

### Па, ко је крив због тога?

„Мислим да би први требао да одговара онај човјек који је био на врху Жељезнице – Ранко Меденица.“

**Један од тадашњих директора сада је поново у управи ЖИЦГ?**

„Решид Нуходић. Он је био оптужен заједно самном и ослобођен је од одговорности. Не само он, него и остали.“

**Колико има његове одговорности за несрећу?**

„Одговорност је на људима од врха, па до мене. Не само ових 11 што су били оптужени самном, него и многих других људи.“

**Ипак, само Ви одговарате. Како се осећате због тога?**

„То ме много боли. Већ сам помену да о безбједности жељезничког саобраћаја нисам могао да одлучујем ја као појединац. То је склоп, гарнитура, много људи... Боле ме лажи изњете током суђења – налази које су написали београдски вјештаци, мада знао сам да врана врани очи не вади. Не бих коментарисао судски процес, на суђењу сам рекао све што сам имао.“

**На шта конкретно мислите?**

„И у судници сам рекао истину – да сам тог несрећног дана учинио све што сам могао и што је било у мојој моћи. Положио сам свој живот и подијелио судбину са погинулим и повријеђеним путницима. Понављам, учинио сам све што је било у мојој моћи и по том питању се не осјећам као кривац, нити ме савјест гризе.“

**У мартају тражи да га пусте на условну слободу?**

Колико Вам је остало до изласка из затвора?

„Условно сам правоснажно осуђен на шест година. Одлежао сам око четири године. Након амнистије, остало ми је око 11 мјесеци. Измјеном и допуном Закона о кривичним санкцијама, створена је могућност да осуђена лица која издрже двије трећине казне, од Комисије траже условну слободу. Ја 15. марта стичем право да предам молбу за условну, али да ли ће ме пустити зависи од њих, не од мене.“

**Какав третман имате у затвору?**

„Управа ЗИКС-а се коректно понашала према мени. И ја сам, као осуђено лице такође био коректан, поштујући законе и правила ове куће.“

**Возови и раније неконтролисано јурили?**

„На том мјесту у тунелу, где сам излетео из шина са возом било је проширење колосјека мимо дозвољених граница, то је комисија утврдила и суд то није узео у обзир. Сматрам, не само ја него и остали, да су шине биле здраве, да су били здрави прагови, не бих излетео, нормално бих дошао до Подгорица, можда и прошао Подгорицу. Као што се раније дешавало одјегнуће локомотива и возова.“

**Да се изгуби контрола над возом и да он закочи у Подгорицу?**

„Прође Подгорицу и заустави се у Зети, дешавало се то, они то нијесу хтјели помињати током судског процеса, јер то апсолутно није одговарало неком.“

**СА САЈТА ДРУГИХ МЕДИЈА**

# СЕЗОНА „ШАРГАНСКЕ ОСМИЦЕ“ СТАРТУЈЕ 13. АПРИЛА

**Припремила: Вера Арсенијевић**

**(1)** вогодишња туристичка сезона музејског воза „Носталгија“ на „Шарганској осмици“ почеће 13. априла и „Железнице Србије“ су спремне за почетак сезоне на Мокрој Гори.

„До сада је на Мокрој Гори изузетно много урађено захваљујући великом ентузијазму и љубави жељезничара и мештана овог краја и Српске жељезнице, тако да је данас „Шарганска осмица“ саобраћајно-туристичка понуда европ-

ског квалитета. Међутим, има ствари које можемо још квалитетније да урадимо и ефикасније се организујемо, како би целокупна наша понуда била подигнута на највиши ниво. И ми ћemo то у наредним месецима и да урадимо“ – изјавио је 25. марта, у жељезничкој станици Мокра Гора, генерални директор „Железница Србије“ а.д. Драгољуб Симоновић, на конференцији за новинаре поводом почетка овогодишње туристичке сезоне на „Шарганској осмици“.



„Завршићемо железничке смештајне капаците у станицама Мокра Гора и Јатаре, али и на Златибору, где је потребно јако мало паре да се ставе у функцију и буду туристима на располагању, али из мени неразумљивих разлога, то већ две године није учињено. У те објекте уложено је доста паре и нема никакве пословне логике да због реално још мало потребних средстава они не буду завршени. Ми данас немамо довољан број смештајних капацитета на „Шарганској осмици“, број лежаја је недовољан за све путнике музејског воза „Носталгија“.

Настојаћемо, затим, да туристима понудимо бројније и разноврсније садржаје на „Шарганској осмици“, како би смо их привукли да више пута дођу у Мокру Гору. И најзад, организационо ћемо објединити туристичку понуду на „Шарганској осмици“, јер су данас послови на њој подељени између различитих служби на железници, што отежава сам рад, али и сарадњу са заинтересованим туристичким агенцијама или туристима. На тај начин створићемо и могућности да читаву понуду на „Шарганској осмици“, било да је реч о путовању „Носталгијом“, смештају или угоститељској услуги, туристи могу добити на једном месту и то на шалтеру у железничкој станици Београд”, рекао је генерални директор Српских железница.

Истакао је да српске железнице већ сада могу да понуде високи туризам на „Шарганској осмици“ за богатије туристе, посебно из иностранства и на тај начин остваре и много веће приходе него до сада. Симоновић је најавио и одржавање „Железничког бизнис форума“ за пословне партнere српских железница, који би

се финансирао из плаћених котизација и био профитабилан, али би истовремено бројним, величим иностраним и домаћим компанијама које раде за железницу, на најбољи могући начин представио мокрогорске лепоте и потенцијале.

„Прошле године музејским возом „Носталгија“ превезли смо нешто више од 70 хиљада путника и остварили приход од 32 милиона динара. Укупно смо лане од превоза путника, смештаја гостију и угоститељских услуга зарадили око 71 милион динара. Иако су нам капацитети ограничени, желимо да задржимо висок ниво квалитета услуге, а у складу са могућностима, повећамо број путника и туриста, а самим тим и приходе”, рекао је Симоновић.

Он је најавио да ће летња сезона трајати до 31. октобра и да ће у том периоду „Носталгија“ саобраћати редовно на релацији Мокра Гора – Шарган Витаси два пута дневно, у 10.30 и у 13.30 сати, а да ће у случају повећаног интересовања гостију у саобраћај бити уведени и ванредни поласци у 8.00 и у 16.20 сати.

Зимска сезона трајаће ове године од 25. децембра до 25. јануара, а у том периоду „Носталгија“ ће саобраћати на релацији Мокра Гора – Јатаре, са поласком у 11.40 сати.

Музејски воз на релацији Мокра Гора – Вишеград почеће да саобраћа 27. априла и током маја и јуна ићи ће једном недељно и то суботом, са поласком из Мокре Горе у 11.15 сати, док ће током јула и августа воз из Мокре Горе за Вишеград саобраћати суботом и недељом у 11.15 сати. Симоновић је најавио могућност да, уколико буде било интересовања туриста, воз за Републику Српску саобраћаће и чешће.

## СА САЈТА ДРУГИХ МЕДИЈА

# ПЛАНИНЕ, ШУМЕ И ОБЛАЦИ У ТОАЛЕТУ ВОЗА

*Извор: railwaygazette*

*Припремила: Вера Арсенијевић*

Швајцарске савезне железнице покренуле су програм за надоградњу тоалета на возовима, рекавши да су чисти објекти важан део путничког искуства.

Кабине су обновљене инсталацијом зидних облога са сликама планина, шума и облака на плавом небу или плавим плочицама.

СББ-ових 3549 тоалета дневно се испере 135.000 пута, с квартовима који се појављују обично након 7000 испирања. СББ троши 10 милиона швајцарских франака годишње на одржавање својих тоалета, али планира повећати на 14 милиона швајцарских франака до 2014.

Спремници за задржавање су се уклопили у већину од 1435 тоалета који су тренутно у употреби.





## КОМИСИЈА ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ СЖС У ОКВИРИМА ПРАВИЛА И МОГУЋНОСТИ

**Од председника Комисија Фонда солидарности СЖС Миловановић Слободана, добили смо Извештај о раду комисије у периоду I – XII 2012. године, који је достављен Председништву СЖС и упућен на усвајање РО СЖС, а који објављујемо у целости**

### **ПОЗАЈМИЦЕ**

Комисија Фондас солидарности СЖС у наведеном периоду одржала је 14 седница и поделила 9.000 позајмица у износу од 20.000 динара, што у маси износи 180.000.000 динара.

Број позајмица по JCO - има одређен је према процентуалном броју чланова JCO - а на основу листа ЦОК - а и приказан у табели:

JCO	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Укупно позајм.	Укупно динара
СТП	212	212	212	212	212	213	217	216	215	213	213	213	2.560	51.200.000
ЗОП	120	119	119	119	119	121	124	125	125	125	125	125	1.466	29.320.000
ВВ	50	50	50	50	50	48	51	51	51	51	51	51	604	12.080.000
ЕТП	74	74	74	74	74	75	77	78	79	79	79	79	916	18.320.000
ЗОВС	169	170	170	170	170	172	177	176	177	177	177	177	2.081	41.620.000
ТКС	53	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	642	12.840.000
УПЗС	62	62	62	62	62	58	60	60	60	61	61	61	731	14.620.000
<b>Σ</b>	<b>740</b>	<b>740</b>	<b>740</b>	<b>740</b>	<b>740</b>	<b>760</b>	<b>9.000</b>	<b>180.000.000</b>						

У раду Комисије везаном за расподелу позајмица члановима синдиката, јављале су се потешкоће са нередовношћу отплате рата позајмица, због чега је неопходно перманентно праћење преко председника JCO и председника CO.

### **БЕСПОВРАТНЕ НОВЧАНЕ ПОМОЋИ**

Други веома значајан део рада Комисије је у расподели средстава фонда солидарности члановима СЖС, који се односи на бесповратне солидарне новчане помоћи члановима СЖС. Комисија је доносила одлуке по Правилнику фонда солидарности и изменама и допунама правилника усвојеним на седници РО СЖС 12.12.2012. год.

На комисији је разматрано 354 предмета, од чега је одобрена исплата за 253 помоћи и то:

	СТП	ЗОП	ВВ	ЕТП	ЗОВС	ТКС	УПЗС	Σ I – XII	Σ din.
Јануар	8	14	2	9	11	2	4	50	500.000,00
Фебруар	5	14	1	2	10	2	2	36	294.000,00
Март	2	1	2	-	1	-	1	7	141.000,00
Април	2	-	-	3	3	-	-	8	150.800,00
Мај	2	6	1	3	7	-	2	21	300.550,00
Јун	10	1	7	4	3	5	2	32	272.350,00
Јул	3	3	1	2	5	-	1	15	194.100,00
Август	4	1	-	2	2	-	-	9	128.600,00
Септембар	1	-	2	1	4	1	1	10	176.500,00
Октобар	5	8	2	1	4	-	1	21	290.700,00
Новембар	2	3	2	1	4	1	5	18	294.000,00
Децембар	2	4	5	6	6	1	2	26	305.050,00
Бр. чланова	<b>25</b>	<b>55</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>60</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>253</b>	<b>3.047.650,00</b>

Преглед разматраних предмета Комисије Фонда солидарности СЖС у 2012. години:

Месец	Број предмета	Одобрено	Неодобрено
Јануар	59	50	9
Фебруар	47	36	11
Март	26	7	21
Април	13	8	5
Мај	26	21	5
Јун	43	32	11
Јул	19	15	4
Август	10	9	1
Септембар	14	10	4
Октобар	32	21	11
Новембар	26	18	8
Децембар	39	26	13
<b>Σ</b>	<b>354</b>	<b>253</b>	<b>101</b>

Комисију чине представници JCO: председник комисије Слободан Миловановић – УП ЗС,



заменик председника Драгана Кордић – СТП и чланови комисије: Синиша Димитријевић – ЗОП, Златибор Илић – ЕТП, Радослав Адамов – ТКС, Марија Жугић – ВВ и Драган Божић – ЗОВС. Координатор Комисије из председништва СЖС је Слободан Максимовић, председник ЈСО ВВ.

У складу са Планом рада СЖС за 2013. годину и Правилником Фонда солидарности СЖС, у наредном периоду је планирано знатно више новчаних средстава за доделу бесповратних помоћи члановима СЖС и ангажовање већег износа за поделу позајмица.

## СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА

Одобрена бесповратна солидарна новчана помоћ  
за МАРТ 2013. године на састанку одржаном 21.3.2013. године

Ред број	По члану	ПРЕЗИМЕ ИМЕ	ЈСО	ИЗНОС	46	44	Полад Иванко	ЈСО1 Нови Сад	10.000,00
1	-43	Петровић Мара	ЈСО1 Јагодина	20.000,00	56	-49	Димитријевић Олејн	ЈСО1 Јагодина	15.000,00
2	-49	Лазић Мирослав	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	57	-49	Стојановић Крељ	ЈСО1 Јагодина	15.000,00
3	-49	Богдан Милошевић	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	58	-49	Недељковић Олејн	ЈСО1 Јагодина	15.000,00
4	-49	Савићевић Јанко	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	59	-49	Давидовић Марина	ЈСО1 Ср. Моравије	15.000,00
5	-49	Петровић Стеван	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	60	-49	Марковић Марина	ЈСО1 Ср. Моравије	15.000,00
6	-49	Церетелев Саша	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	61	-49	Ковачевић Дарија	ЈСО1 Ср. Моравије	5.000,00
7	-49	Грујић Викторија	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	62	-49	Бркић Јован	ЈСО1 Србобран	15.000,00
8	-49	Весић Ђорђе	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	63	-49	Бобановић Александар	ЈСО1 Србобран	15.000,00
9	-49	Маричић Надежа	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	64	-49	Кубан Јелена	ЈСО1 Србобран	15.000,00
10	-49	Макничевић Душан	ЈСО1 Србобран	18.300,00	65	-49	Бранковић Дарко	ЈСО1 Ужице	15.000,00
11	-43	Ковачевић Јасмин	ЈСО1 Србобран	8.300,00	66	-49	Макничевић Љубиша	ЈСО1 Ужице	15.000,00
12	-43	Павловић Надежа	ЈСО1 Србобран	20.000,00	67	-49	Бранковић Александар	ЈСО1 Ужице	5.000,00
13	-43	Аличински Драган	ЈСО1 Србобран	19.000,00	68	-49	Чачаковић Ђорђа	ЈСО1 Ужице	15.000,00
14	-49	Марковић Олга	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	69	-49	Марковић Надежа	ЈСО1 Ужице	15.000,00
15	-49	Стефановић Јелена	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	70	-49	Радовановић Јована	ЈСО1 Ужице	15.000,00
16	-49	Макничевић Весна	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	71	-49	Радовановић Јована	ЈСО1 Ужице	15.000,00
17	-44	Грачанчић Гертрауд	ЈСО1 Јагодина	20.000,00	72	-49	Грачанчић Гертрауд	ЈСО1 Ужице	10.000,00
18	-49	Бајовић Радомир	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	73	-49	Макничевић Јасмина	ЈСО1 Ужице	10.000,00
19	-44	Дражински Милан	ЈСО1 Јагодина	20.000,00	74	-49	Макничевић Јасмина	ЈСО1 Ужице	10.000,00
20	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	75	-49	Грачанчић Драган	ЈСО1 Ужице	5.000,00
21	-49	Шешић Павла	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	76	-49	Ковачевић Саша	ЈСО1 Ужице	20.000,00
22	-49	Димитровић Гордан	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	77	-49	Димитровић Гордан	ЈСО1 Ужице	15.000,00
23	-43	Лазаревић Јована	ЈСО1 Јагодина	8.200,00	78	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
24	-44	Марковић Надежа	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	79	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
25	-44	Радовановић Радомир	ЈСО1 Јагодина	8.000,00	80	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	20.000,00
26	-49	Бановић Гордан	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	81	-49	Симаћић Јована	ЈСО1 Ужице	15.000,00
27	-49	Павловић Славија	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	82	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	15.000,00
28	-49	Макничевић Душан	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	83	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	15.000,00
29	-49	Марковић Милан	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	84	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	15.000,00
30	-43	Макничевић Надежа	ЈСО1 Јагодина	9.000,00	85	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
31	-44	Ивановић Марина	ЈСО1 Јагодина	8.000,00	86	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
32	-43	Макничевић Весна	ЈСО1 Јагодина	11.400,00	87	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	15.000,00
33	-49	Пантелић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	88	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	15.000,00
34	-49	Радовановић Јудита	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	89	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
35	-49	Павловић Гертрауд	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	90	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
36	-49	Макничевић Јована	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	91	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
37	-49	Бановић Софија	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	92	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	10.000,00
38	-43	Бановић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	13.700,00	93	-49	Алексић Јована	ЈСО1 Ужице	5.000,00
39	-49	Тодоровић Саша	ЈСО1 Јагодина	10.000,00	94	-49	Бановић Јулија	ЈСО1 Ужице	1.960,00
40	-49	Пантелић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	95	-49	Макничевић Весна	ЈСО1 Кос. Пом.	10.000,00
41	-49	Бановић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	5.000,00	96	-49	Гајић Јасмина	ЈСО1 Кос. Пом.	10.000,00
42	-49	Алексић Јована	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	97	-49	Алексић Јована	ЈСО1 Кос. Пом.	20.000,00
43	-49	Бановић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	15.000,00	98	-49	Остапчевић Јасмина	ЈСО1 Кос. Пом.	15.000,00
44	-49	Карантић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	10.000,00			УКУПНО:		3.172.874,00
45	-49	Ивановић Јасмина	ЈСО1 Јагодина	15.000,00					
46	-49	Богдан Јасмина	ЈСО1 Јагодина	11.800,00					

ПРЕДСЕДНИК  
Комисије фонда солидарности  
Милановић СЛОВАН

ПРЕДСЕДНИК  
Синдиката желеznичара Србије  
ЛАЗИЋ МИРКО

На седници одржаној 18.3.2013. године, Комисија за фонд солидарности радника донела је следећу :

### ОДЛУКУ

Одобравају се позајмице члановима СЖС – а, за месец март 2013. године по списковима достављеним из ЈСО – а и то:

НАЗИВ ЈСО	БРОЈ ПОЗАЈМИЦА	ИЗНОС
ЈСО СТП	215	4.300.000,00
ЈСО ЗОП	144	2.880.000,00
ЈСО ЗОВС	185	3.700.000,00
ЈСО ЕТП	85	1.700.000,00
ЈСО УП - 3С	63	1.260.000,00
ЈСО ТКС	56	1.120.000,00
ЈСО ВВ	52	1.040.000,00
<b>УКУПНО</b>	<b>800</b>	<b>16.000.000,00</b>

Спискови ЈСО – а су саставни део ове одлуке.

ПРЕДСЕДНИК  
Комисије фонда солидарности  
МИЛАНОВИЋ СЛОВАН

ПРЕДСЕДНИК  
Синдиката желеznичара Србије  
МИРКО ЛАЗИЋ



## ЗАНИМЉИВОСТИ

## САОБРАЋАЈ У СВЕТУ (III)

Припремио: Владимир Радојевић

- ◆ На Кипру нема железничких пруга. Мрежа путева је дуга 13.943 km, од којих су две трећине површински путеви.
- ◆ Мрежа италијанских железница је дугачка 19.319 km, од чега је 11.613 km електрифицирано. Мрежа путева је дуга 47.9668 km.
- ◆ Од 15.798 km, колика је дужина Шпанских железница, електрифицирано је 6.207 km. Путна мрежа је дугачка 318.991 km.
- ◆ Мрежа португалских железница је дуга 2.850 km, а путева 17.135 km.
- ◆ Андора нема железницу, док је мрежа асфалтираних путева дуга свега 120 km.
- ◆ Мрежа аутопутева у Канади је дуга 1.408.800 km, док је железничка мрежа дуга 48.683 km.
- ◆ Гватемала има 953 km железничке пруге и 17.315 km путева.
- ◆ Никарагва има 321 km и 2.126 km путева.
- ◆ Једна од најспектакуларнијих железничких пруга на свету налази се у Перу. Дуга је 170 km и пење се на 4.781 m надморске висине. Мрежа путева је дуга 78.230 km.
- ◆ Путна мрежа у Бразилу је дуга 1.724.929 km, али је слабо асфалтирана. Железничка мрежа је дуга 29.412 km.
- ◆ Мрежа железничких пруга Новог Зеланда је дуга 3.898 km, док је дужина путева 92.622 km.
- ◆ Аустралија има преко 54.650 km пруга у државном и приватном власништву. Пруге у Квинсленду, Западној Аустралији и Тасманији су уског колосека. Пруге у Јужној Аустралији и Викторији су широког колосека, док су у Новом Јужном Велсу нормалног колосека.

## ЧЕФОРИЗМИ

## ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ

- ✿ Тако је то код нас: Услови никакви, а резултати феноменални.
- ✿ Чему журба, ако не знате где сте кренули?
- ✿ Срела се два јарца на брвну. И знате ли ко је попустио? Па брвно, паметнији увек по пусти.
- ✿ Умели би ми да живимо као сав нормалан свет, ако би нам то неко омогућио.
- ✿ Данас сви хоће нешто да питају, а нико неће да одговара.
- ✿ Није све данас у животу црно, има и нешто бело а сумњиво – па млеко
- ✿ Што рече песник: „Кад пијем, обично пијем мање – више, чешће више а ређе мање.“
- ✿ Ако сте пали, то само значи да сте били склони паду, а да то нисте на време уочили.
- ✿ Да ли знате, зашто су наши возови све краћи? Па смањују отпор а повећавају брзину.
- ✿ Уби га прејака реч. За што је до тога дошло, откриће истрага која је у току.
- ✿ Имамо пруге нормалног колосека, пруге узаног колесека, а у новије време имамо и пруге без колосека.
- ✿ Што рече песник: „Никада нећете сазнати, док не питате.“
- ✿ Није ми више ни до чега, а и да јесте, чему све то – рече вечити песни миста.
- ✿ Поштено платио, поштено дошао до посла. Ако ћемо поштено, сада поштено ништа и не ради.
- ✿ Што рече песник: „Све што више сазнајем, све мање капирам.“



## КОМЕНТАР НА ПИСАЊЕ МЕДИЈА

### Синдикалне дневнице – није све онако како се жели представити јавности

У последњих неколико дана, у центру пажње јавности, пре свега железничке, нашло се објављивање података у појединим дневним листовима, као и лепљење разног материјала по огласним таблама и другим местима широм „Железнице Србије“ а.д., о трошковима које су синдикати направили на име домаћих и иностраних дневница, као и трошкове смештаја. Акценат је стављен на Синдикат железничара Србије и његовог председника Мирка Лазића. Треба напоменути да ово није први пут да се на овакав начин врши напад на „синдикални рад“ и да се то понавља циклично, отприлике сваке четврте године, а актери су поједини синдикати (од њих чак 28) који на сваки начин покушавају да се домогну значајније позиције на синдикалној сцени. Наравно, мета је увек онај ко је најбројнији, најорганизованији и по свим параметрима водећи – Синдикат железничара Србије.

На овом месту, намера нам није да се правдамо, већ да својим члановима и запосленима у „Железнице Србије“ појаснимо да се сваки податак о трошковима било које врсте може представити на више начина, нарочито ако се има лоша намера, у овом случају, да се Синдикат железничара Србије као најбројнији синдикат искомпромитује и представи као „велики трошација“. Актери писања и „лепљења“, намерно су пропустили да кажу, а што је кључно и што је садржано као појашњење у званичним подацима надлежних служби, да наведени износи нису износи које је корисник средстава „узео“ за себе, ВЕЋ УКУПАН ТРОШАК ПРЕДУЗЕЋА У КОМЕ СУ САДРЖАНИ И МАТЕРИЈАЛНИ ТРОШКОВИ КОЈИ ПРАТЕ СЛУЖБЕНО ПУТОВАЊЕ СВАКОГ ЗАПОСЛЕНОГ, ПА И ПРЕДСТАВНИКА СИНДИКАТА, А ПРЕ СВЕГА ТРОШКОВИ ПРЕВОЗА И ХОТЕЛСКОГ СМЕШТАЈА. САМА ДНЕВНИЦА, ОДНОСНО ОНО ШТО СТВАРНО ОСТАНЕ ПРЕДСТАВНИКУ СИНДИКАТА, ПРЕДСТАВЉА НАЈМАЊИ ДЕО УКУПНОГ ТРОШКА СЛУЖБЕНОГ ПУТОВАЊА (У ИНОСТРАНСТВУ, У ЗАВИСНОСТИ ОД ЗЕМЉЕ ПУТОВАЊА, ДНЕВНИЦА СЕ КРЕЂЕ ОД 41 – 87 ЕВРА).

КАДА СУ У ПИТАЊУ ТРОШКОВИ ПРЕНОЋИШТА У ХОТЕЛУ „БЕОГРАД“, А НА ОСНОВУ НАЛОГА ЗА СЛУЖБЕНО ПУТОВАЊЕ, ТРЕБА ИСТАЋИ ДА НАМ ЈЕ ХОТЕЛ „БЕОГРАД“ „НАМЕТНУТ“ ОД СТРАНЕ ПОСЛОДАВЦА, У ЦИЉУ ПОМОЋИ „ЖЕЛТУРИСТУ“.

Синдикат железничара Србије се у свом раду и остваривању права у потпуности креће у оквирима Закона о раду и Колективног уговора, тако да све трошкове за потребе рада синдиката одобрава послодавац, укључујући и дневнице и трошкове смештаја.

Синдикат железничара Србије је пуноправни члан највећих међународних организација транспортних радника, ЕТФ - европска федерација и ИТФ - интернационална федерација и по основу чланства има право и обавезу да учествује на конференцијама и скуповима из области железничког саобраћаја. Осим тога, чланови смо Европске конференције железничких синдиката и Конференције железничких синдиката југоисточне Европе. На тај начин, активно смо укључени у све процесе који прате развој железничког саобраћаја на простору југоисточне Европе, што је од велике користи и за промоцију „Железнице Србије“ а.д. и допринос интеграцији у савремене европске токове.. То процењује и послодавац када одобрава или не одобрава службена путовања.

**СИЖЕ • Лист Синдиката железничара Србије • Основач и издавач:** Синдикат железничара Србије • **Главни и одговорни уредник:** Мирко Лазић • **Адреса:** 11000 Београд, Немањина 6 • **Тел/факс:** 011/36-18-354 • **www.szs-railsyn.org** • **E-mail:** ztp\_szs@yahoo.com;

**Уређивачки одбор:** Комисија за информисање, образовање и издавачку делатност Синдиката железничара Србије: Радојевић Владимира, Кикић Биљана, Ђорђевић Горана, Звонимир Мишић, Перећ Милоје, Миле Урошевић, Душан Василић • **Сарадници:** Арсенијевић Вера, Солдо Снежана, Васиљевић Драган и Миленковић Зоран • **Техничка припрема:** Александра Гулан, Драган Васиљевић и Вера Арсенијевић

**Извршни издавач:** Желнид Београд • **Адреса редакције:** 11000 Београд, Немањина 6 • **Тел:** 011/36-18-354; • **Штампа:** Желнид, Београд • **CIP - Каталогизација у публикацији Народне библиотеке Србије, Београд 331.105.44(497.11)** • **ISSN 1451-7035** • **COBISS.SR.ID 135437063**