

**СРЕЂАН ПРАЗНИК РАДА
1. Мај**



ЛИСТ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • ИЗЛАЗИ МЕСЕЧНО • ГОДИНА XVII • АПРИЛ 2013. • БРОЈ 190

стр. 4

НЕОПХОДНА КОМУНИКАЦИЈА ПОСЛОДАВАЦ - СИНДИКАТ

**У СРПСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ БИЋЕ УЛОЖЕНО ОКО 2,5
МИЛИЈАРДЕ ЕВРА**

стр. 10

стр. 18

ДА СЕ НИКАДА НЕ ЗАБОРАВИ!!!

САЧУВАТИ СИСТЕМ КАО ЦЕЛИНУ

стр. 20



ПОТПИСАН АНЕКС КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА О УТВРЂИВАЊУ ЦЕНЕ РАДНОГ ЧАСА ЗА II И III КВАРТАЛ 2013. ГОДИНЕ

У складу са договореном динамиком уговарања цене радног часа, 25.4.2013. године одржани су преговори за утврђивање цене радног часа за обрачун и исплату зараде за период април – септембар 2013. године.

Након међусобно изнетих аргумента, генерални директор „Железнице Србије“ а.д. и представници синдиката постигли су договор и потписали Анекс колективног уговора, којим се утврђује вредност једног радног часа за обрачун и исплату зарада за период април – септембар 2013. године, у нето износу од 73,10 динара.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“
АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО
Број: 300/2013- 323
Београд

На основу члана 248. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09), члана 61. Колективног уговора за Јавно предузеће „Железнице Србије“ („Службени гласник РС“, бр. 84/02, 108/04, 112/08, 45/09 и 70/10 и „Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 7/2005), генерални директор „Железнице Србије“ а.д. и Синдикат железничара Србије, Унија синдиката Српских железница, Синдикат извршних служби Српских железница и Синдикат радника железничке инфраструктуре, дана 25. 04. 2013. године, закључују:

АНЕКС КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА

Члан 1.

Утврђује се вредност једног радног часа за обрачун и исплату зарада за период април-септембар 2013. године, у нето износу од 73,10 динара.

У вредност једног радног часа укључена је месечна вредност за исхрану у току рада и вредност једне дванаесташе ретреса за коришћење годишњег одмора.

Члан 2.

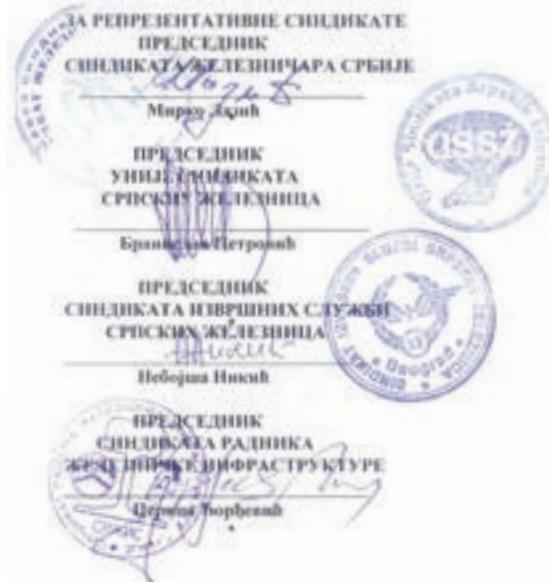
Обрачунска вредност једног радног часа из чл. 1. овог Анекса примењуваће се заједно са обрачуном и исплатом зарада за септембар 2013. године.

Члан 3.

Цена радног часа за IV квартал 2013. године, уговориће се иначадно.

Члан 4.

Овај Анекс Колективног уговора ступа на снагу даном потписивања, а примењиваће се за обрачун зараде почев од 01.04.2013. године.



JCO СТП

МАСОВНОСТ - ПРИОРИТЕТ

Pедовна седница Одбора JCO СТП одржана је 17. априла у Београду. Разматране су актуелности, како у синдикату тако и у предузећу.

Седници су, поред чланова одбора присуствовали и заменик председника СЖС Јасминко Пијетловић и председник чвора СЖС Београд, Предраг Милић.

На почетку рада седнице, председник JCO Драган Ранђеловић је рекао да је за председника CO СТП НИШ изабран Небојша Милетић, отправник возова из станице Црвени Крст, јер је досадашњи председник поднео оставку.

У даљем раду седнице, Ранђеловић је присутне упознао са одлукама Скупштине „Железнице Србије“ ад, о промени свих органа управљања ћерки фирмама и да је потписан уговор о набавци 21. електромоторне гарнитуре.

Ранђеловић се осврнуо и на састанак генералног директора са представницима репрезентативних синдиката и да ће у наредном периоду бити заказан састанак председништва СЖС са генералним директором.

У даљем току седнице, потпредседник JCO Момчило Милојевић је чланове одбора информисао да ће се телеграми по одлуци помоћника генералног директора за рад са синдикатима Мирка Диковића, убудуће потписивати само средом и у том контексту Милојевић је замолио чланове одбора да благовремено достављају захтеве за телеграме представнику JCO, за одржавање седница CO на терену.

Заменик председника СЖС, Јасминко Пјетловић се такође осврнуо на састанак генералног директора и репрезентативних синдиката, истакавши да је председник СЖС инсистирао на доследном поштовању КУ, као и на томе да се реши проблем са зградом у М.Поцерца, с обзиром да већ дужи период нема струје.

Пијетловић је даље говорио о прикупљеним понудама за рекреацију, истакавши да ће се о томе расправљати на наредној седници РО. У даљем излагању истакао је да се у скоријем периоду очекује почетак активности за доношење новог Колективног Уговора.

У другом делу седнице водила се расправа по питању свих актуелности како у предузећу, тако и у синдикату.

Дејан Ђурђицовић сматра да је нелогично да се телеграми потписују само једном недељно.

Поред тога, Ђурђицовић сматра да СЖС треба више пажње да посвети омасовљењу чланства и да седнице РО треба да буду чешће. Такође сматра да децу наших радника ко-

ја су на заводу за запошљавање, треба имати у виду приликом доделе солидарне помоћи, по основу „тешка материјална ситуација“.

На ову дискусију осврнуо се и Горан Марковић са предлогом да сви председници CO доставе примедбе на Правилник фонда солидарности, за измену члана који се односи на тешку материјалну ситуацију, тј. самохране родитеље.

Зоран Ђорђевић је изразио нездовољство нерешавања проблема малог броја извршилаца, недостатка образца, али и неисплаћивање прековременог рада.

Не примењивање степеновања високог образовања по важећем Закону о високом образовању, нездовољство односом према Неги кола, недостатак извештаја са путовања у иностранство, биле су такође теме ове седнице.

Било је речи о писањима у средствима јавног информисања (трошкови и дневнице синдикалних руководилаца) и замерено је то што није био демантија, на шта је Пијетловић реаговао, истакавши да је у листу СИЖЕ објављен демант као и то да је у листу било извештаја са службених путовања представника СЖС.

Станислава Недељковић је изразила своје нездовољство телеграмом поводом акције „Нај – јаје“, јер њеног имена није било на телеграму, иако је председница секције жена CO Управе Сектора.

Снежана Солдо је прихватила критику, истакавши да је направљен ненамеран пропуст и да се то више неће дешавати. На ово је реаговао Ранђеловић, закључивши да, у будуће, на телеграмима поводом акција секције жена буде по једна чланица из сваке CO, док ће се за чланице из ћерки фирмама слати посебан телеграм њиховом послодавцу.

Потпредседник Милојевић је изнео лични став да се мора више пажње посветити анализи рада на свим нивоима синдикалног организовања и позвао чланове одбора да на наредну седницу дођу са конкретним идејама и предлозима, по питању омасовљавања чланства.

Председник Ранђеловић је подржао ову идеју, истакавши притом да је Нови Сад велики чвр и да је неопходно да ту постоји добро организована и масовнија CO СТП СЖС.

Добар део седнице посвећен је предстојећој летњој сезони и радничко спортивким играма:

Драган Ранђеловић је предложио да се РСИ одрже у другој половини јуна у Кладову (могућност да се игре плате на пет рата), а цена по званичној понуди у износу од 2.600,00 динара за пун пансион.

Мирјана Пантић, председник комисије за рекреативни одмор радника, спортске активности и друштвени стандард СЖС, је истакла да је прошле године подељено 690 ваучера, од чега је реализовано 643, док је 47 ваучера остало не искоришћено.

Такође је говорила о активностима комисије по питању прикупљања понуда за предстојећу сезону, нагласивши да су пристигле понуде разматране на седници комисије и прослеђене председништву и РО СЖС.

У понуди су: Врњачка Бања, Врањска Бања, бања Врујци, Вила Лаго на Палићу, као и понуде Таластурса и Рекреатурса, за морске дестинације.

ЈСО ЗОВС

НЕОПХОДНА КОМУНИКАЦИЈА ПОСЛОДАВАЦ - СИНДИКАТ

Тридесет друга редовна седница ЈСО ЗОВС одржана је 9. марта. О актуелној ситуацији у СЖС, као и у „Железницама Србије“ ад, говорио је Предраг Спасић. Од долaska на чело предузећа, нови генерални директор није дефинисао однос са синдикатима.

Активности СЖС од децембра месеца одвијају се измењено. СЖС је до тада имао дефинисан однос са пословодством. До овог састанка ЈСО ЗОВС, практично није било званичног разговора генералног директора са највећим синдикатом на железници. Упућена су три дописа до сада, но одговора нема.

Тражено је да послодавац изложи план рада, како би синдикат могао да нађе место у предузећу. Неопходна је комуникација, а то подразумева информисаност о свему што је од животног значаја за запослене.

Дошло је до кратког састанка 28. марта четири репрезентативна синдиката са генералним директором и његовим сарадницима. Одређено је да испред сваког синдиката буду присутна три члана. Мирко Лазић, Марјан Јанковић и Драгослав Антић су били представници СЖС. Одређено је да састанак траје 30 минута, но ипак је трајао мало дуже.

Тражено је да се синдикати изјасне о КУ, да упознају директора о начину рада, о органима синдиката. Досадашњи директор одређен за рад са синдикатима, Љубомир Стожинић је промењен, а на његово место постављен је Мирко Диковић. Остало је обавеза да се искаже наш став према поштовању КУ. Разлике су у примени поглавља 10 КУ. Синдикат је равнопра-

Чланови одбора сматрају да је број ваучера недовољан и да ће због тога мали број људи моћи да користе рекреацију. Било је и примедби на проценат ваучера који припадају председништву СЖС.

Сумирајући дискусије по питању рекреације, донети су закључци да се укине проценат ваучера који иде председништву СЖС, да се изаберу јефтиније дестинације, да се определи већи број ваучера за морске дестинације, као и неопходност сарадње само са једном агенцијом за одређену дестинацију.

В. Радојевић

ван са послодавцем, као уговорене стране. Веома важно је да послодавац укључи синдикат у заједнички рад.

Поједини мали синдикати покушавају да код послодавца блате веће синдикате.

Ново је и да су хакери упали на е-маил СЖС и лажно пишу о СЖС. Све се чини да се ослаби позиција СЖС, као највећег синдиката.

Новина је да се синдикални телеграми потписују само средом (наредба директора). Председник ЈСО ЗОВС Марјан Јанковић је изнео да је на састанку са генералним директором било говора о издавању топлог оброка и регреса, но још се не зна по ком принципу ће то урадити. Помињу се чак и бонови које би користили у одређеним објектима, али синдикат није обавештен о томе.

До 30.4. СЖС се обавезао да заједно са послодавцем потпише цену радног сата, но ако послодавац не седне са синдикалцима да разговара, синдикат је неће потписати. Питања су била везана за П-4, П-9, П-2 карте. Нажалост, још се не зна њихова судбина, а рок важења је продужен до краја априла.

Марјан Јанковић је замолио присутне чланове Одбора да измире дуговање ЈСО ЗОВС за позајмице из 2009, 2010. године, па на даље. Зоран Киричић је изнео да ће Комисија за превенцију и рекреативне одмороје радника имати своју седницу, на којој ће се знати које ће бити предложене дестинације за РО. Чланови Одбора ЗОВС су се изјаснили да су бање приоритет и да се инсистира да Врањска и Врњачка Бања буду током целе године.

Снежана Солдо



ЈСО ГД

ЗА СТО ДАНА ЗНАЧАЈНЕ УШТЕДЕ

Четврта редовна седница ЈСО грађевинске делатности одржана је 11. априла. Седници је присуствовала већина чланова Одбора. У периоду између две седнице од значајнијих дешавања, председник Драгослав Антић истакао је састанак са генералним директором, који је одржан 28. марта са председницима репрезентативних синдиката. Синдикатима је дат рок од 15 дана да се врате у оквир деловања који је прецизирају Колективним уговором, а да ће врло брзо уследити и појединачни разговори директора са председницима репрезентативних синдиката.

Од значаја је била и конференција за штампу генералног директора и пословодства, одржана 10. априла поводом сто дана рада новог пословодства. Речено је да су резултати виђиви, остварене су значајне уштеде и пове-

ћан је обим превоза путника и да ће се наставити са ефикасним радом. Што се тиче реструктуирања железнице, као крајњи рок прецизирају 1. децембар 2013. године.

Већ уобичајено, извршена је достава захтева за позајмице и једнократну годишњу материјалну помоћ најугроженијим члановима грађевинске делатности.

Председник Антић, координатор Комисије за рекреативни одмор радника, истакао је да је стигао значајан број понуда за рекреативни одмор. Седница Комисије би тек требало да се одржи, па ће се извршити селекција према квалитету и висини цена. Број уговорених пансиона на мору и у бањама ће бити подједнак.

Биљана Кикић

ЈСО ЕТП

НА ПРАВОМ ПУТУ - ПОВЕЂАН БРОЈ ЧЛАНОВА

Нови вид рекреације чланова СЖС ЈСО ЕТП

Дана 4. априла у Београду у сали СЖС-а у Милоша Потоцера 10, одржан је састанак Одбора ЈСО ЕТП.

Након усвајања записника са прошлог састанка и усвајања дневног реда, председник ЈСО ЕТП Драган Ђирић, након кратког уводног дела, дао је реч, генералном секретару СЖС, Предрагу Спасићу да детаљније информише Одбор ЈСО ЕТП са првог састанка генералног директора Железница Србије Драгољуба Симоновића, са представницима репрезентативних синдиката, одржаног 28. марта.

На том састанку представницима синдиката наложено је да у року од 15 дана поднесу извештај, шта сматрају да су права синдиката, а у складу са колективним уговорима (сваки синдикат појединачно) и да ће до краја априла бити одржан састанак генералног директора ЖС са представницима свих синдиката појединачно.

Поднесен је извештај у вези предстојеће ре-

организације предузећа. Речено је да се одустало од формирања четири друштва, а да ће се ићи на формирање две дирекције (за инфраструктуру и за превоз).

Што се тиче пријема нових радника, изнесен је податак да је од долaska новог руководства, у радни однос на ЖС примљено преко 30 радника, а до краја 2013. године, према плану пословања могуће је извршити пријем 65 радника.

У оквиру друге тачке дневног реда председник ЈСО ЕТП Драган Ђирић, изнео је статистички податак о пресеку чланства у ЈСО ЕТП, јануар 2012. – јануар 2013. године, где је установљено повећање броја чланова за 28 члана и да сада бројимо 623 члана, што износи 10, 53% у укупном чланству СЖС.

Члан комисије за рекреативни одмор и превенцију СЖС, Драган Живић, изнео је податак да ће коришћење ваучера за рекреативни одмор за ову годину бити на нивоу прошлогодиш-

шњег, с тим да ће члановима Синдиката бити на располагању већи број бања него прошле године, између осталих, то су: Врњачка Бања, Врањска Бања, Сокобања, Бања Врујци и Палић, а да ће рекреативни одмор на мору бити организован преко туристичке агенције „Таластурс“ у Шушњу, „Рекреатурс“ у Чању и највероватније нова дестинација у Сутомору, у пан-



сиону „Југ“. То су за сада предпози које је комисија издвојила од понуда које су стигле и да ће на следећем састанку комисије издефинисати коначан предлог председништву СЖС-а.

Поред ових дестинација, члановима JCO за ЕТП, за рекреативни одмор на располагању ће бити два апартмана на једној од најлепших планина Србије, Златибору, који су узети у закуп у периоду од 11.5.2013. до 14.9.2013. године. То су два апартмана лепо уређена и врло комфорна. Један мањи као студио, са лежајевима три плус један и већи апартман, четри плус два лежаја. Закуп студија је 110 евра, а већег апартмана 130 евра у динарској против вредности за седам дана, где синдикалне организације партиципирају са 50 посто од вредности, а члан синдикалне ор-

JCO ТКС

ПОТЦЕЊЕНИ И ДЕГРАДИРАНИ

Сада већ давне 2002. године, новембра месеца, донет је појединачни Колективни уговор за Јавно Железничко Транспортно предузеће „Београд“.

Међутим, он је одлуком Републичког одбора Синдиката железничара Србије, делимично отказан, у делу који се односи на примену чланова 60 до 70 (зарада и увећања зараде), као и чланови 91, 101, 139, 140, 141 (накнада трошкова, превенција радне инвалидности, вишак за послених и улога синдиката).

ганизације плаћа само другу половину.

Такође, и ове године објекат JCO ЕТП-а на Палићу, у викенд насељу, је на располагању нашим члановима у периоду од половине маја до краја октобра, где се за седам дана плаћа 3000 динара за цео апартман (четворокреветни).

У оквиру треће тачке дневног реда, изнето је да је коришћење објекта на Палићу, који је прошле године први пут коришћен за рекреативни одмор радника, чланова JCO ЕТП-а, позитивно оцењено, а новац који је остао од коришћења (око 20.000 динара) биће уложен у сам објекат (постављање изолације и кречење) и да ће цена коришћења и ове године бити иста као и прошле, 3000 динара.

Под текућим питањима, издвојила се једна тачка која је везана за измену правилника фонда солидарности, у делу везаном за тешку материјалну ситуацију за самохране родитеље. На основу предлога председништва JCO ЕТП, одбор JCO ЕТП је усвојио предлог и донео одлуку да се измене тачка 10, тако што ће се укинути основица са којом се дели зарада, јер су самохрани родитељи, у овој ситуацији, оштећени тиме што имају једног члана мање. Та одлука ће бити достављена председништву СЖС и РО СЖС.

На питање Драгана Ђирића, члановима одбора JCO, у вези листа СИЖЕ и колико је информисаност овим путем неопходна, чланови Одбора су истакли да су задовољни са садржајем и квалитетом текстова у листу, а да је информисаност чланства највећег синдиката овим путем, неопходна и пожељна и да ће питање које је председник поставио, бити постављено и на састанцима у синдикалним организацијама, из којих чланови одбора долазе.

Миле Урошевић
Драган Ђирић

Од тада до данашњих дана, сваке године прича се и обећава да ће се донети нови колективни уговор, али све је остало само на обећањима.

Колективни уговор се не поштује у свим деловима, па отуда и низ нелогичности, тумачења, поступака и противуречености, због којих највише трпе запослени.

Синдикат железничара Србије је био увек (и данас) спреман за преговоре о новом колективном уговору. Међутим, онима којима од-

говара овакав какав је, настојали су на све могуће начине, и успели, да до преговора не дође. Највећа одговорност је на послодавцу.

Поједини синдикати су тадашњем послодавцу ишли на руку. Продужена рука са јасним циљем - опструисати преговоре који су убрзо и прекинути.



Важећи КУ довоје је до тога да су многе службе дosta изгубиле. Једна од тих служби је и Техничко - колска служба.

Признали или не, ова делатност је потцењена и деградирана у односу на остале извршне службе са истом стручном спремом. Очекује се да ће ускоро отпочети преговори за закључење новог Колективног уговора, поред тога и израда нове систематизације.

Одбор JCO ТКС већ има искристалисане ставове са којима ће ући у процес преговарања, са јасно дефинисаном верзијом новог КУ, у делу који се односи на техничко – колску службу.

Преговарач ТКС - а, Срђан Радисављевић, добио је јасне смернице и пуно поверење одбora JCO ТКС, како би се избегле досадашње намерне или ненамерне грешке, попут фаворизовања и прављења разлика међу службама, које су директни учесници у организацији железничког саобраћаја. Свима је основни задатак безбедност и сигурност саобраћаја.

Последице занемаривања стручности и значаја прегледача кола, директно се одражавају на материјално – финансијско пословање железнице. Оно се огледа кроз губитке у колским данима, као и у задржавању и оштећењу страних кола на нашим пругама. Такође, не треба сметнути с ума улогу прегледача кола када је реч о безбедности железничког саобраћаја, или и допринос у очувању инфраструктуре, нагласио је Радисављевић.

Он даље истиче логичне чињенице, да је прегледач кола одговоран за сигурност и исправност железничке композиције, безбедност

путника и робе на целом превозном путу. Поред тога, не може се занемарити и улога прегледача кола у пограничним станицама, код примопредаје наших и страних кола.

Поред наведених чињеница не треба сметнути с ума ни то да су прегледачи кола у раду потпуно самостални у доношењу одлука. Одговорност још већа с обзиром да својим потписом у путном листу потврђују да је композиција воза прописно састављена, као и да су испуњени сви услови за сигурну, безбедну и удобну вођњу.

Познавање разноврсних послова, захтева и познавање свих међународних прописа, правила и упутства који су веома ригорозни, посебно од стране земаља чланица европске уније.

Изложеност неповољним климатским условима, застарелост и израубованост колског парка, типично теренско радно место, рад у турнусу у највећем делу рада на отвореном и уз „живе колосеке“, аргументи су који се морају узети у обзир приликом вредновања радног места прегледача кола.

Радисављевић истиче, Одбор JCO ТКС и он као преговарач, нису никада имали и немају намеру да фаворизују своју службу, ни да подцењују остале делатности, већ ће се залагати за узајамно поштовање и узимање свих реле-



вантних чињеница и аргументата, а све у циљу превазилажења нелогичности и фаворизовања.

Договорено током преговора између репрезентативних синдиката, мора се испоштовати од стране свих учесника у преговорима, пре него што овлашћени представници синдиката са послодавцем потпушу документ.

Безбедност, сигурност и редовитост железничког саобраћаја су примарни задаци свих железничара.

Без икакве сујете и лажне скромности, прегледачи кола имају једну од најзначајнијих улога.

Владимир Радојевић

ЧВОР БЕОГРАД

БОРБА ЗА СВАКОГ ЧЛАНА - ПРИОРИТЕТ

Друга седница чвора Београд одржана је 24. марта. Седници су присуствовали Снежана Солдо, председник Секције жена СЖС, Љубо Ристић, потпредседник Секције младих СЖС и Момчило Милојевић, потпредседник ЈСО СТП. Нико од позваних чланова Председништва СЖС није дошао, нити оправдао свој недолазак.

О актуелној ситуацији и дешавању између две седнице говорио је Предраг Милић, председник ГОС Београда. Тешка ситуација, ново пословодство, кадровске промене, као и реструктуирање предузећа су тренутно дешавања. Приоритет је израда новог КУ за „Железнице Србије“ ад.

Сменски рад је и даље актуелан, па је неопходно дати мишљење наше адвокатске канцеларије, како би радници знали шта да предузимају.

Станислава Недељковић износи да је страшно ружно писање по медијима о путовањима синдикалних лидера, а да чланови не знају разлоге путовања. Сигурно међу тим, путовањима има и оних која нису неопходна, па је СЖС могао тим новцем спонзорисати неко болесно дете.

ЗОВС НОВИ САД

МАЛО БОЉЕ ОД ОЧАЈНОГ

Најбољи сведок старости депоа и хале новосадске ложонице, јесте дизалница из 1918. године која се налази у погону за тешке оправке или како га запослени називају „Демаг погон“.

У овом погону већ годинама ништа није урађено по питању крова који прокишињава, док су капије руиниране тако да су запослени стално изложени промаји и атмосферским падавинама.

Поред тога што је угрожено здравље запослених, атмосферске падавине и влага утичу на исправност вучних електро мотора који се угађују у овом погону и не смеју бити влажни, пре уградње се шаљу на сушење.

Осим тога, има радних просторија у којима је забрањен приступ због дотрајалости. Приметан је благи помак ка бољем, а то се најбоље

због чега се на РО не износи где се путује и која је сврха путовања? РО би требало да одобри та путовања. Она такође сматра да треба избацити Одлуку којом су чланови председништва имали право на 10% ваучера за рекреативне одморе. Живорад Јовановић сматра да је најбитније како раде СО и да је ту проблем зашто се исчлањују људи, а да не сматра да је за то крив врх синдиката.

По Момчилу Милојевићу проблем је у Статуту СЖС. Многе тачке се не поштују. Ана Јовановић пита, ако је Нега Кола, као зависно Предузеће, избачена из Статута СЖС, да ли део њихове чланарине иде на рачун СЖС.

Дата је примедба и на Фонд Солидарности и то члан 14А, као и чл. 11, па ће се то доставити РО. Присуство седницама чвора Београд је тачка дневног реда за наредну седницу, али је констатовано да сви они који оптужују председника чвора да не ради доволно, не долазе на седнице, иако су уредно и писменим и усменим путем позвани.

С. С.



види на објекту гардеробе, који је у завршној фази. После дуго година, запослени ће моћи након напорног рада да се окупају и пресвуку, у нормалним условима.„

Резервних делова и даље нема, запослени се снalaзe како знају и умеју. Скидају са локомотива које су ван употребе. На нове делове се чека и по неколико дана, па и дуже.

Без обзира на услове рада, запослени квалитетно и одговорно извршавају своје радне задатке, иако је већ дуже време присутан смањени број извршилаца.

На почетку реструктуирања, ова секција је имала 347. запослених, а данас свега 150. Један број запослених је отишао у пензију, док је други део узео отпремнице.

Неопходно је урадити адекватну систематизацију, у првом реду водећи рачуна о старосној структури, с обзиром да је просек радног искуства запослених преко двадесет година.

Бравари на одржавању, Коларски Михајло и Чечек Бранислав, не крију своје задовољство



во што се напокон кренуло са активностима у циљу побољшања услова рада.

Како рекоше Михајло и Бранислав, за то је добрым делом заслужна и Синдикална организација.

Међутим, имају и одређене примедбе на рад синдиката, које се пре свега односе на то да се синдикална средства морају трошити наменски, да је неопходно повећати број и висину позајмица, као и број ваучера за рекреативни одмор.

Запослени ове секције се надају да ће уз лично ангажовање, али и ангажовање надлежних из предузећа, ово стање, мало боље од очајног, у скорије време променити у знатно боље од очајног.

В. Радојевић



СО СТП СУБОТИЦА

УСПЕШНА БОРБА СА НАСЛЕЂЕНИМ ПРОБЛЕМИМА

Синдикална организација СТП Суботица је традиционално најстарији облик синдикалног организовања на железници. Представља репрезентативну синдикално организовану групацију радника, али је од броја чланова битнија чињеница да је рад и чланство стабилно, константно или у повећању. Минималне су варијације у облику „прелетача“ из једног у други синдикат, због тренутних повољности.

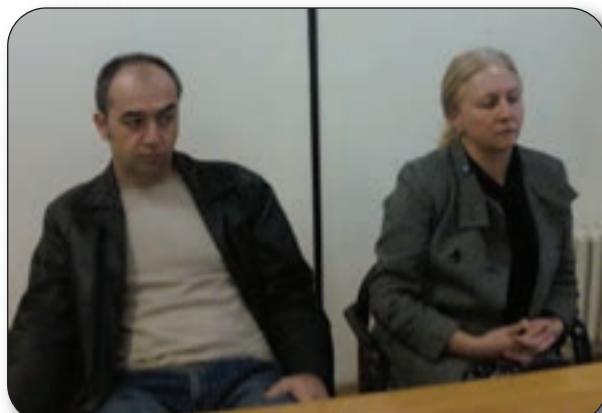
О стању и раду ове синдикалне организације, разговарао сам са председником Снежаном Богдановићем. Запослена је на железници од 1986. године и као саобраћајни техничар радила је на радним местима: телеграфисте, журналисте, возовође, оператора на терминалу. У последњих тринаест година, као отправник возова,

дежурала је у готово свим станицама које гравитирају железничком чврту Суботица. Мајка је три пунолетне девојке. Посебна тешкоћа у њиховом одгајању и подизању, била је и чињеница да је њен супруг такође запослен на железници, а обоје раде у турнусу.

Снежана тренутно похађа и високу железничку школу стручних студија саобраћајног смера. Синдикалну организацију води последњих пет година. Истиче да је на самом почетку била суочена са многобројним наслеђеним проблемима, пре свега са дуговањима по уговору о мобилној телефонији. Требало је готово две године да се овај проблем реши. Такође је затечен неповољан уговор по питању испоруке огрева. Све уговорне обавезе су испоштоване, али не на штету радника.



Константо се прати рад и услови рада у чврто Суботица и чини све што је могуће да се у сарадњи са руководством побољша положај радника. Чланство има услове да се у канцеларији синдикалне организације готово свакодневно информише о активностима у предузећу и деловању синдиката, као и да изнесе сво-



КАКО ТАНЈУГ ЈАВЉА

У СРПСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ БИЋЕ УЛОЖЕНО ОКО 2,5 МИЛИЈАРДЕ ЕВРА

У наредних пет до седам година, у српске железнице биће уложено око две ипо милијарде евра, најавио је генерални директор "Железница Србије" а. д. Драгољуб Симоновић, на првом међународном железничком бизнис форуму на Мокрој Гори.

Припремила: Вера Арсенијевић

На железничком бизнис форуму, чији је медијски партнёр новинска агенција Танјуг, присуствовало је око 100 представника страних и домаћих предузећа, као и представници државних органа и институција.

је проблеме и мишљења. Поред редовних састанака, организују се дружења поводом разних пригодних ситуација. Сви они који се због рада у турнусу ретко виђају, имају прилику да се боље упознају. Омиљено место сусрета је викенд кућа на Палићу, која је нажалост, у веома пошем стању. За њено уређење потребна су велика средства, која нико неће или не може да обезбеди. Остале синдикалне организације исказују право на коришћење, али не жеље да преузму обавезе трошкова одржавања. У више наврата су организоване радне акције на санацији објекта. Нажалост, и када се обаве неки радови врло брзо вандали униште урађено. Тако је било када су недавно обновљене клупе и столови испред објекта, непосредно након тога је материјал украден.

СЖС настоји да у овим тешким временима олакша свакодневни живот својих чланова. Успостављена је сарадња са многим предузећима, како би се остварила повољнија набавка материјалних добара која на други начин не би била доступна. Настоји се да се обезбеде најповољнији уговори, а они се склапају у свим подручјима где се покаже интересовање. До сада ниједно предузеће није одбило сарадњу, јер важимо за добrog и квалитетног комитента. Традиционално се уредно врши набавка и испорука огрева. Надамо се да ће се „социјалне“ набавке елиминисати или свести на најмању могућу меру повећањем плате.

Синдикална организација ће учинити све што је у њеној моћи да се олакша свакодневни живот, отворена за сваки облик сарадње и прихватање свих конструктивних сугестија.

Звонимир Мишић



Главни циљ је, према његовим речима, да Србија добије квалитетну и модерну железницу у складу са европским стандардима, а први резултати биће видљиви већ за три године.

Симоновић је рекао да ће само у току ове године бити уложено око 1,4 милијарде евра у пројекте као што су железнички коридор 10 и 11, железничка станица Прокоп у Београду и у друге објекте и пруге. Он је казао да ће, у периоду од пет до седам година, српске железнице добити око 70 нових возова разних структура, којима ће бити обухваћене и регионалне пруге, што ће значајно побољшати квалитет превоза. Симоновић је навео да ће за три године, на пример, при kraју бити изградња другог колосека пруге Београд – Панчево, финансирана средствима руског кредита, и да ће се увекико радити шест деоница на Коридору 10, у дужини од 120 km и обнављати пругу Београд – Бар, кроз Србију. Он је поменуо да су учесници форума стигли на Мокру Гору "Плавим возом", да је то први пут да је тај воз саобраћао после смрти председника некадашње СФРЈ и да нигде није било задржавања, што, како је рекао, "раније није могло да се спроведе, јер је радио шта је ко хтео." Симоновић је казао да је у току јучерашње вожње "Плавим возом" наредио смену неколико радника, због непрописног обављања службе.

Што се тиче намене руског кредита, он је нагласио да није тачно да у наредном периоду неће бити настављена градња пруге Ваљево - Лозница, која је обухваћена Мастер планом развоја саобраћаја до 2027. године, додајући да је са руским партнерима већ разговарао да се из руског кредита финансира завршетак пројектне документације за ту пругу.

"Железнице Србије" а.д. ће, ипак, новац из овог кредита који је раније који је раније био наменјен за радове на градњи пруге Ваљево – Лозница преусмерити на деоницу Коридора 10 од Старе Пазове до Новог Сада, јер је Коридор 10 приоритетан", додао је Симоновић. Он је најавио да ће српске железнице од 1. јануара 2014. године функционисати по новом систему пословања,

ња, након реструктуирања железнице и оснивања неколико нових зависних предузећа

Председник привредне коморе Србије, Жељко Сертић је истакао да без квалитетног саобраћаја, а поготову железничког, нема ни квалитетног развоја било које земље. Задатак за Србију је, према европским захтевима, изградња саобраћајних коридора, електрификација пруга, успостављање новог карго система....

"Што се ПКС тиче, сваком од предузећа које данас присуствује на форуму на Мокрој Гори, као и свим фирмама у Србији, на располагању смо за све врсте контаката и подршку како би пословање у Србији било боље", поручио је Сертић.

Помоћник министра саобраћаја, задужен за железнички саобраћај, Дејан Ласица, рекао је да то министарство подржава планове Железница Србије. Ласица је казао да ће ускоро у Скупштини Србије бити усвојен Закон о железници и да би до краја године требало да буде усвојен и национални план развоја железничке инфраструктуре, који ће одредити приоритете железнице у наредних пет година.

Представник руских железница, Мансурбек Султанов је рекао да су спремни пројекти за радове на прузи Београд - Панчево, да би грађевинска дозвола могла да буде добијена већ у јуну, након чега би уследили радови, а затим и дозволе за прве три деонице на Коридору 10, где би радови могли да почну у августу.

Председник Скупштине Железница Србије, Зоран Анђелковић је изразио очекивање да ће железнице за пет година превозити и до 50 милиона путника и повећати транспортне приходе за 50 посто.

Извршни директор Железница Србије, задужен за инфраструктуру и превоз, Предраг Јанковић је упозорио да Србија не сме да изгуби трку са конкурентским Коридором 4, на којем су мања задржавања на граници, а поготову због скорог завршетка моста Калафат преко Дунава, између Румуније и Бугарске, који ће повезивати Европу са Азијом.

Кинески грађевински гигант Синохидро, који тренутно у свету реализује пројекте у вредности од 29 милијарди долара, понудио је Железницама Србије сарадњу на разним пројектима.

Укупна дужина пруга Србији је 3.809 km, од чега је у употреби 3.162 km, али је свега 7,5 одсто или 283 km двоколосечне пруге.

Представници српске железнице су казали да је главни циљ достазиње стандарда Коридира 10, а то је двоколосечна, електрифицирана пруга за брзине од најмање 160 km на час за мешовити саобраћај.

На српским пругама, просечна комерцијална брзина у путничком саобраћају, износи свега 43 km на час, а у робном, 28 km/h.

„ЛАСНО ЂЕМО, АКО ЈЕСМО ЉУДИ“ – (2)

ЈЕ ЛИ БАШ СВЕ ТРОШАК ?

Колеге железничари и они са којима сам причао о многим проблемима железнице, о томе не воле да причају јавно, а мисле да би могло бити боље! Да ли је могуће да ово мало возних средстава што нам је преостало, нисмо способни да боље организујемо, распоредимо и искористимо, на добробит народа и прихода нас железничара? Шта то радимо, бре?!

Пише: Драган Васиљевић

Можда би мало боље планско одржавање возних средстава (локомотива и кола), упошљавањем мајсторског кадра, за сада неуспленог и неадекватно плаћеног у радионицама ЗОВС – а, допринело смањењу имобилизације дотрајалог возног парка!

Овакво размишљање лако „исплива“ из разговора обичних железничара са мало дужим стажом (сећањем), а за решење проблема потребан је само мало озбиљнији тимски рада пословодства и „домаћински“ међусекторски разговор!

Не морамо баш за све да плаћамо спољним ремонтерима (приватизованим или „предузећима у реструктурирању“)!

МАЈСТОРИ ЗНАЈУ ЛОКОМОТИВЕ У ДУШУ, АЛИ ...

Сведок сам, изузетног ангажовања колега из депоа на извршењу редовних оправки на дизел локомотивама различних серија, дизалици помоћног воза, мукотрпног продужавања функционалности мотора и мењача на ТМД за потребе ЕТП и ЗОП!

Само у три депоа, у једном месецу, мајстори су успели да на извршеним редовним оправкама „кенедијевки“, железници уштеде преко 30 милиона динара!

О овом примеру писали смо у једном од бројева „СИЈЕ“, у време тадашњих прича о припремама за израду новог колективног уговора, неки месец пред изборе у СЖКС!

Сви радови на локомотиви из депоа у ком сам ја „био у посети“, у зависности од „групе мајстора“ (механичари, ваздушари, електричари) били су офарбани посебном бојом, као својеврсна гаранција (или потпис) извршених послова! Мерења су показивала знатно боље резултате одрађених „вучних“ мотора!!!

Треба ли поново нагласити да за обављени посао колеге нису биле „адекватно награђене“ стимулацијом или плаћеним прековременим радом!

Нејасно је остало да ли је њихов рад, утрошак набављених делова („фанатичном снапажљивошћу“ појединача) или квалитет изврше-

них послова, били разлог да више не раде сличне послове!? Можда има места и за другачије сумње, каквим смо, иначе, као народ склони!?

Колеге су ми тада показивале, а мене је хватала језа од помисли на „гробља“ локомотива серије 661, 641, 642, очерупаних од стране „слободних сакупљача секундарних сировина“ на споредним станичним колосецима! Неке од њих су на овим жалосним стратиштима завршиле само због „утрчаних километара“!

У њиховим причама видело се да их немар погађа и да „у душу познају“ ове некада моћне машине, понос пријатељства „старе Југе“ и Америке!

Међу запосленима се прича, да је исувише „некаквих виших“ интереса у причама о реструктуирању железнице, „политичко“ подели послова ...!

Можда ће се неко од представника синдиката сетити ових примера, када се буде разговарало са пословодством о упослености „унутрашњих људских ресурса“, унутрашњој расподели, опису послова радних места или оправданости трошкова пословања железнице!

Могуће је да ће се и тада помињати „лиценце“ и друге обавезе проистекле из закона и уговора о набавци возних средстава?

„ДИ СУ НАША КОЛА!“

Ништа боља ситуација није ни са колима (путничким и теретним вагонима), јер и са њима „кубуримо“!

У летњој сезони недостају нам кола за популарни сезонских брзих возова према „морским дестинацијама“. У зимској, због неисправног грејања, а у превозу робе у време ратарских кампања и „прикупљања летине“, недостају нам кола за превоз житарица, сунцокрета, репе!

Многа гарирана кола, због предугог чекања на потписивање Уговора о помоћи металској индустрији између Владе, ремонтера и железнице, никада више неће протрчати пругама, јер су и са них „однели све што се могло однети, одшрафити, одсећи“! Но то није тема овог текста!

Ради ефикаснијег упошљавања запослених, можда би се о „сервисном одржавању кола“



могло разговарати у неком прелазном периоду, до коначне поделе железничких друштава и значајније обнове возног парка будућих („државних“) оператора за превоз путника и робе?

Присећам се да због замене прозорског стакла данас губимо од три до пет „кол дана“, а некада је то била текућа оправка „сервисне радионице“, коју су обављали „столар – стаклорезац“ и један бравар за време чишћења „гарнитуре“ у обртоју станице воза!

Можда би у домицилним станицама возова, „мање екипе“ одговарајућих квалификационих структура (уз електричаре на КО и КЕГ) поред ове оправке, могле да „одраде“ значајнији број „ситнијих радова“ на уређењу унутрашњости кола, иначе предвиђених правилницима (поправке пролазних, улазних врата, прозора, водо инсталација, колског осветљења и грејања, припрему кола за сезону грејања)?

Управо су примедбе најуочљивије у првом контакту путника и медија и најчешће се односе на овакве пропусте!

О подели послова радионица за периодичне прегледе (П – 1, П – 12, РК ...) и неке мало „захтевније оправке“, попут замене „ленкера“, опруга огибљења, пробе грејања ... свакако јесу и требало би да буду теме преговора синдиката и пословодства о некој будућој организацији железнице, као система!

С друге стране, у превозу робе у већим ранжирним и распоредним станицама, у „сервисним радионицама“ било би прилично посла за

неколико бравара, вариоца и столара!

Квалитетнијим опремањем радионице резервним деловима, прерасподелом алата и расположивог кадра, нарочито у чворовима са већим бројем (утоварно – истоварних) станица превоза роба у расутом стању, у врло кратком року осетило би знатно побољшање у понуди кола клијентима.

Колегама на терену, које се свакодневно срећу са клијентима и низом проблема везаним за овај вид саобраћаја, јасно је да нова организација предузећа не прати реално стање квалитета колског парка, али ни стварне потребе броја запослених у организационим целинама! Најчешће оправдање за предложене мере, било је и остало, смањење трошкова пословања железнице! Да ли је ...???

Можда би у наредном периоду, израде значајних докумената (за запослене), ради ефикаснијег функционисања железнице, вредело размислити, понекад се подсетити „добрих старих времена“, „чути“ различита мишљења „обичних људи“ и све прилагодити садашњем времену!

Могу ли синдикати и пословодство остварити добру комуникацију, с обзиром на планиране рокове промена у предузећу, видећемо ускоро!?

Било је превише грешака, на којима смо се учили, ваљало би их коначно исправити!

Поштен разговор, ваљда није трошак!

ОДЛУКОМ У ЂОРСОКАК

Вишемесечна агонија се наставља. Проблеми везани за, и око Синдикалне организације Београд, још нису решени. Последња седница Републичког одбора Синдиката железничара Србије само је још више закомпликовала ствари. Како даље? Ситуација није нимало једноставна. Одбор ЈСО ЗС УП је неколико седница посветио решавању тих проблема, и када се очекивало да Републички одбор „испоштује“ предлог ЈСО, одлуке нема. Шта, и где је проблем? Проблеми су са свих страна. У предпрошлом броју листа „СИЈЕ“ као да сам најавио садашње стање „НЕГДЕ ЈЕ ЗАПЕЛО ИЛИ НЕКО КОЧИ“. Нажалост, морам да констатујем, постоје неке интересне групе које не желе да се овај проблем реши. Који су њихови разлози, вероватно је само њима познато. Мада, нешто и ми „обични смртници“ можемо да сазнамо, наслутимо, повежемо разне кончиће... Дођемо до одређеног закључка. Да постоје интересне групе, то поодавно знамо. Да постоји гласачка машина, и то је истина. Да по-



стоји Статут, и то је истина. А зашто се он не примењује? Ко треба да да одговор на ово питање? Статут је појединцима светиња само ако нису угрожени њихови интереси. Статут треба

да је свима светиња, у сваком случају. Међутим, појединци га користе селективно. Селективна примена доводи до анархије, неправде, изазива сукобе, одводи у ћорсокак. Ако Статут није добар, онда га треба мењати, а до тада примењивати. Селективна примена није дозвољена. Ако то неко користи свесно, треба да одговара за такве поступке. Мада код нас је увек проблем с одговорношћу. А када нема одговорности појединци раде шта хоће. То им је ипак неко допустио.

У целој овој ситуацији нема побеђених нити победника. Има оних који желе добро чланству, примену статутарних норми. Има злобника који се наслажују оваквој ситуацији, по оној „што го-

ИЗ СИНДИКАЛНЕ ПРАКСЕ

ЛОКАУТ

Већ усталјена економска криза у свету, па и у нас, произвела је многа превирања, и створила свакодневне проблеме. Највише у животима широког слоја становништва, наравно, и међу запосленима. Све су чешће тешкоће у решавању колективних радних спорова, у којима активно учествују синдикати као први заштитници права и интереса запослених. Синдикати при томе предузимају колективне акције, не би ли натерали послодавце да промене однос према запосленима, односно да прихвате захтеве који се најчешће односе на побољшање материјалног положаја, на заштиту неких основних радних права.

Као последња колективна акција је штрајк запослених, који наравно има своје облике и степене важности. Најчешће, готово у свим законодавствима, право на штрајк је проглашено и уређено позитивним прописима, као право запослених да и на тај начин остваре права код послодавца. Међутим, и послодавац поседује извесну лепезу права, као право на локаут.

Овај термин потиче од две речи енглеског језика lock out што се преводи као искључење с рада, затварање предузећа. Наравно постоје и други облици и дефиниције овог права, али најчешће Локоаут се подразумева као привремено затварање предузећа поводом колективног радног спора, а циљ је вршење притиска на штрајкаче да одустану од својих захтева и да привате чињенице које су од интереса за послодавце. У законодавствима неких западних земаља, локаут се афирмише и као штрајк послодаваца, што је, мора се признати, са нашег становишта апсурдно. Међутим, у сваком случају мора се признати легитимност Локоаута, јер се она заснива на потреби очувања равнотеже међу социјалним партнерима, односно, равноте-

ре, то боље“. Нажалост, то су они који од синдиката имају само корист, они који су узели све што су могли од синдиката. И оно на шта су имали право, и оно на шта нису имали, оно што су „присвоили“. Такви, мешетаре, прикривајући „присвајање“ наших новаца када им се год указаје прилика. Али, верујем да ћемо таквима „стати на реп“, и њима и њиховим налогодавцима.

Дани који су пред нама показаће у коме правцу треба решити настalu проблематику. Овако неће остати, то је сигурно. Шамар је ударен, коме и кога ће болети, видећемо у наредном периоду. Само да чланство не трпи.

Душан Василић

жи интереса социјалних партнера.

Супротно од овога, у неким земљама (Шпанија, Италија, Француска) оспорава се право на локаут, при чему се полази од фундаменталног уверења да право на локаут не може бити легитимно признато као еквивалентно право на штрајк, јер се тада не уважавају довољно чињеница да већ постоји економска неравноправност послодавца и радника. Најгрубља примена локаута у новијој историји је била прилком штрајка рудара у Великој Британији, који је трајао од марта 1984. до марта 1985. тада је Влада Уједињеног Краљавства, под вођством Маргарет Тачер, затворила је 20 рудника и при томе је 20.000 рудара остало без посла. Сидикати су, нажалост, били побеђени. Нису испуњени њихови захтеви, а њихови штрајкачки фондови су остали празни. Историјски посматрано, Маргарет Тачер је била победница, добила је надимак "Гвоздена Леди", али је остала омражена код енглеских радника.

У пракси штрајкова које је организовао наш синдикат СЖС (који је имао, а и данас има за партнere на супротним странама преговарачког стола, Пословодство "Железнице Србије" и Владу Републике Србије), заједничка карактеристика свих постигнутих споразума после само најављених штрајкова, као и оних који су одржани, била је да су Влада и "Железнице Србије" практично примењивали локаут, али после протеста.

Наиме, они су једноставно игнорисали најважније тачке потписаних споразума и тиме су узвари обманивали синдикална руководства и наравно, све железничаре, а да при томе нису ни трепнули. Резултат тог потоњег локаута сви железничари и данас осећају.

Драгољуб Поповић



ШЕСТ МЕСЕЦИ ДО НОВОГ ПРЕДУЗЕЋА?

Прошлог пролећа из Скупштине је по-вучен предлог Закона о железници, јер су посланици из Војводине тражили да пруге и возови који су на територији Покрајине припадну новом предузећу „Железнице Војводине“. Према изјавама из ресорног министарства изнетим у штампи, предлог закона је исти као и претходни, за неколико не-деља ће се наћи пред посланицима. Ако Закон буде усвојен, Одбор директора српских же-лезница ће усвојити нови План модернизације „Железница Србије“ а.д. По речима директора, он ће представљати „свето писмо“ за све запослене.

О стању на железници већ је „све“ познато целокупној јавности, корисницима услуга, а нарочито запосленима у нашем предузећу. Реструктуирање предузећа траје већ неколико година. Најновије саопштење пословодства и генералног директора потврђује 1. децембар ове године као завршетак овог посла. До тада би

требало бити формирano „контролно друштво са пратећим контролисаним друштвима“. Шта ће то конкретно значити за запослене, није баш најјасније. Према изјави директора, на скора-шњој конференцији за штампу, у наредних 165 дана стручне службе и основане комисије тек треба да припреме предлог будуће организације српских жељезница.

Да ли ћемо бити распоређени у два или више контролисаних друштава, јесте важно, због функционисања, међусобног односа служби, начина остваривања зараде, стицања и расподеле прихода, финансијског учешћа, као и односа Владе Републике Србије према нашем предузећу. Али реструктуирање, због целокупног стања у привреди и друштву, код мене производи прву мисао: систематизација радних места.....Има ли нас (и колико) више него што је потребно? Па, одмах затим: када и како ћемо то сазнати?

Биљана Кикић

ПРИЗНАЊЕ КОЈЕ ОБАВЕЗУЈЕ

Градско веће Савеза самосталних синдиката Новог Сада, поводом празника рада, уручује традиционалну првомајску награду.

Међу овогодишњим добитницима награде је и радник Секције ЗОВС Нови Сад, Драган Марјановић.

Драган је председник Синдикалне организације и члан одбора JCO ЗОВС. Функцију председника CO обавља већ седам година, члан је градског одбора СЖС чвора Нови Сад.

Марјановић је већ двадесет осам година на жељезници. Радио је на радном месту бравара на одржавању кочница, али због губитка здравствене групе распоређен је на радно место евидентичара радног времена.

Члан је СЖС од његовог оснивања и са поносом истиче да CO чији је председник, броји 134 члана, што је деведесет пет одсто запослених у овој Секцији.

Када је реч о активностима CO, чвора, JCO и СЖС, Марјановић истиче да је на задовољавајућем нивоу, мада увек може боље. Пре свега, треба више енергије усмерити на укрупња-

вање синдикалне сцене, већим и енергичнијем деловањем у циљу побољшања, како материјалног тако и социјалног положаја запослених, али и услова рада.

Основни разлози, за овако прегломазну синдикалну сцену треба тражити у чињеницама да оваква каква јесте највише одговара последавцу, наравно и синдикалним каријеристима, истакао је Марјановић.

Када је реч о условима рада, они су лоши, проблема је много са којима се запослени у Секцији ЗОВС Нови Сад свакодневно сусрећу, јер како рече Марјановић, већ двадесет година није се улагало у одржавање објекта.

Говорећи о додељеном признању, Марјановић скромно рече „Било је можда и бољих појединача, али сам и сам изненађен и почастован“.

Милорад Вемић, заменик председника СЖС, говорећи о Марјановићевом признању, истакао је да је дошло у праве руке и да је производ постигнутих резултата и синдикалног ангажовања.

В. Радојевић

АКЦИЈА ЗА ПОМОЋ ДОМУ У ВЕТЕРНИКУ

Овогодишња хуманитарна акција „НАЈ - ЈАЈЕ“ одржана је у препуној сали железничке станице Нови Сад. Активисткиње Синдиката железничара Србије ову акцију посветиле су штићеницима Дома за децу и омладину Ветерник. Своје учешће узеле су чланице секција жена и секција младих СЖС. Велика сала била је препуна, било би и више присутних да није било административних проблема око слања телеграма. Стизали су поклони из целе Србије: одећа, слаткиши, играчке... Мало радости и среће, за децу која се боре да повећају своју индивидуалну независност и квалитет живота и смањење обавеза туђе неге.

Установа за децу и омладину Ветерник је установа социјалне заштите, основана давне 1971. године. Рад се обавља кроз стручни и професионални ангажман у сарадњи са родитељима и широм друштвеном заједницом. Ту се помаже особама са инвалидитетом, да уче и развијају се на свом путу ка што самосталнијем животу. Остварује се врло интезивна сарадња са родитељима, стараоцима и другим законским заступницима корисника. Рад се обавља у три сектора: Сектор за здравство, негу и хигијену, Сектор за едукацију и рехабилитацију и Сектор за правно-управне, финансијске и опште послове.

У дому има 500 штићеника, који су распоређени у пет радионица за радно оспособљавање: ткачка, плетачка, кројачка, поливалентна и радионица за израду веза.

У уводном излагању овог скупа, Снежана Солдо, председница Секције жена СЖС, истакла је огромну захвалност свим учесницима ове акције. Посебно је истакла Председништво СЖС, одбore секција жена и младих, вредне колегинице из Новог Сада, домаћине без којих

не би успели све ово организовати.

Захвалност Синдикату железничара Србије и свим учесницима ове хуманитарне акције, испред Дома из Ветернику, исказао је директор Зоран Арбутина.

Да ова акција има и свој културни програм, побринули су се рецитатори Драгица Лукић и Зоран Миленковић. Запажено извођење у више наврата имале су и соло извођачи: Снежана Томинчић на виолини и Милица Пашић на харфи.

На крају програма, бирано је „НАЈ - ЈАЈЕ“. Прво место, по оцени жирија, припало је Јелици Бухатаревић, Набавке Београд. Друго место припало је Славни Јекнић, ЗОВС Нови Сад, а треће место Снежани Солдо, СП Београд.

Секције жена и младих СЖС уплатиле су 25 000 динара Дому у Ветернику за куповину опанчића за потребе њиховог фолклора. Такође им је купљен неопходни прибор за цртање и бојење, које штићеници користе.

На крају је потребно поменути и донације појединачних синдикалних организација: СП Београд, ЗОВС Нови Сад, СП Нови Сад...

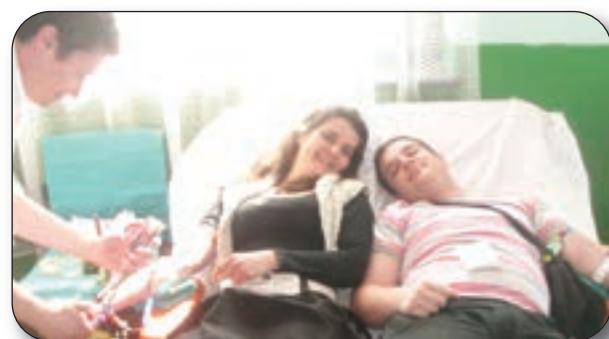
Општа констатација свих учесника је да је ова четрнаеста хуманитарна акција, а седма васкршња у организацији Секција жена СЖС, успешно организована, добро припремљена и добро посећена. Хуманаост је још једном показана на делу. Захвалност свима који су учествовали у организовању овог скупа и који су дали свој допринос да штићеници Дома у Ветернику осете љубав и пажњу хуманих железничара. То је и разлог више да се настави са организовањем оваквих акција.

Душан Василић

ХУМАНОСТ БЕЗ ГРАНИЦА

Деветнаестог априла у Кукујевцима код Шида, организована је акција добровољног давања крви, у организацији Удружења добровољних давалаца крви радника железнице, подружнице Шид. Акцију прикупљања крви спровео је Завод за трансфузију крви ВМА из Београда и овом приликом прикупљено је 88 јединица крви.

Треба напоменути да су у овој акцији учествовали железничари из свих крајева Србије, као и удружења добровољних давалаца крви





Македонских и Хрватских железници. Из Републике Српске била су присутна удружења давалаца крви из Бања Луке и Угљевика.

На овој акцији је шест давалаца крви то учинило по први пут. Тошић Милан из ЗОП Нови Сад, дао је крв 125 -ти пут.

Генерални спонзор овогодишње акције била је месна заједница Кукујевци у чијим просторијама је акција и спроведена.

У великој сали је после завршетка акције приређен свечани ручак са доделом плакета. Уз пригодну музику, дружење свих учесника ове хуманитарне акције потрајало је до касних послеподневних часова.

Миле Урошевић

ПОМЕН ЖРТВАМА БОМБАРДОВАЊА ВОЗА

У ГРДЕЛИЧКОЈ КЛИСУРИ

Помен убијеним путницима у НАТО бомбардовању путничког воза у Грделичкој клисури одржан је на месту трагедије. Венце и цвеће положиле су породице и четрдесетак делегација. Воз 393 се и ове године огласио сиреном, пролазећи кроз обновљени мост

Трагедија се д догодила 12. априла 1999. године у 12,15 часова, када је НАТО бомбардер испалио четири пројектила, од којих су два погодила воз који је пролазио кроз жељезнички мост преко Јужне Мораве, а друга два погодила су оближњи Сарајевски мост.

Највећи број страдалих је био из трећег, директно погођеног вагона. Стравичне сцене обишли су свет, а становници грделичког краја су још дugo на обалама Јужне Мораве проналазили искасапљене делове тела путника из ракетирањог путничког воза 393.



Према званичним подацима, погинуло је 15, а више десетина путника је повређено. Тачан број погинулих се никада неће ни открити.

„У возу није било ни војске, ни војних цивила, већ путници - породице, наша омладина, наша деца, радници, пензионери и жељезничари. Много година касније НАТО је признао да је ово била, по њима, колатерална штета, али тај злочин и трагедија се ничим не може правдати“, рекао је Драгољуб Симоновић, директор „Железнице Србије“, која је у тој трагедији изгубила два радника.

Овај стравични напад на цивиле, генерали НАТО су правдали грешком, слабом видљивошћу, неопрезним инцидентом, колатералном штетом. Оправдања нема и никада га неће бити. За овај злочин нико није одговарао. Породицама масакрираних путника се нико није извинио.

Вера Арсенијевић

ДА СЕ НИКАДА НЕ ЗАБОРАВИ!!!

Треће године заредом, Секција младих се 12. априла окупила у Грделици, како би се одала пошта колегама и путницима који су настрадали у НАТО агресији на нашу земљу. Пологањем венаца поново су осудили овај монструозни чин.

По одавању поште, чланови Секције младих ЈСО СТП и комплетно председништво, отишли су у Лесковац, где је одржана четврта редовна седница.

О актуелној ситуацији, како у Предузећу, тако и у СЖС, говорио је председник Секције младих, Љубо Ристић. Тема седнице била је и подршка хуманитарној акцији „НАЈ-ЈАЈЕ“, у организа-



цији Секције жена. Договорено је да се сви млади укључе и дају свој прилог, као и да у складу са својим могућностима купе рукотворине штићеника Дома деце ометене у развоју из Ветреника.

Договорено је такође да се од маја месеца поново крене на терен и обиђу СО, да се на те седнице позову млади чланови и упознају са радом ове Секције. Жива реч је оно што је неопходно да би се повећавао број чланова.

Пошто се ближи и слава СЖС (3. јуна), као и ранијих година, млади су донели Одлуку да се укључе и помогну у организацији и припреми.

Снежана Солдо

СЕКЦИЈА МЛАДИХ СЖС

ПЛАНИРАНО СПРОВЕСТИ У ДЕЛО

Активности Секције младих СЖС су за сваку похвалу, а о томе довољно говоре досадашњи резултати. „Међутим, не треба се задовољити постигнутим, већ би требало свакодневно радити више и боље“, истиче Љубо Ристић, вршилац дужности председника Секције младих СЖС: Основни мото рада Секције младих јесте, да се планирано мора спровести у дело. Седнице се редовно одржавају, а присуство чланова је задовољавајуће.

Младима много значи подршка и помоћ коју имају од стране старијих и искуснијих синдикалних колега. Велика пажња посвећује се члановима секције младих који имају здравствених проблема, што потврђују и акције које су до сада организоване. Већ трећу годину заредом 12. априла делегација Секције младих полаже венац на Грделичком мосту, у знак сећања на погинуле колеге. Поред тога, сви чланови председништва су добили задатак да до маја ажурирају податке о броју чланова ове секције, по својим ЈСО.

Седнице се одржавају у Београду, али план је да се наредна седница одржи у Пожаревцу у мају, а седница у јуну у Краљеву.

В. Радојевић



ПРАВНИ САВЕТИ

ДОСТАВЉАЊЕ АКТА О ОТКАЗУ И ДАН ПРЕСТАНКА РАДНОГ ОДНОСА

У складу са чланом 185. Закона о раду („Службени гласник РС“ бр. 24/05, 61/05 и 54/09), уговор о раду отказује се решењем, у писаном облику и обавезно садржи образложение и поуку о правном леку.

Решење мора да се достави запосленом лично, у просторијама послодавца, односно на адресу пребивалишта или боравишта запосленог.

Ако послодавац запосленом није могао да достави решење у смислу става 2. овог члана, дужан је да о томе сачини писмену белешку.

У случају из става 3. овог члана решење се објављује на огласној табли послодавца и по истеку осам дана од дана објављивања сматра се достављеним.

Запосленом престаје радни однос даном достављања решења осим ако овим законом или решењем није одређен други рок.

Запослени је дужан да наредног дана, од дана пријема решења, у писаном облику обавести послодавца, ако жели да спор решава пред арбитром у смислу члана 194. овог закона.

Према томе, поступак достављања решења о отказу уговора о раду у случају неуспелог уручења запосленом у просторијама послодавца због неоправданог изостанка са посла, објективно захтева дуже време. Међутим оно није, односно не мора да буде од значаја за дан престанка радног односа. Наиме, према члану 185. став 5. Закона, запосленом престаје радни однос даном достављања решења, осим ако овим законом или решењем није одређен други рок.

Према томе, решењем о престанку радног односа по основу вишке запослених, може бити тачно утврђен датум престанка радног односа запосленог. Ако је достављање решења покушано пре дана утврђеног као дан престанка радног односа, а запосленом није могло бити уручено због неоправданог изостанка са посла, радни однос му престаје на дан утврђен решењем о престанку радног односа.

НАКНАДА ЗАРАДЕ ЗА ВРЕМЕ БОЛОВАЊА

Чланом 114. Закона о раду („Службени гласник РС“, број 24/05, 61/05 и 54/09), утврђено је да запослени има право на накнаду зараде за време одсуствовања са рада због привремене спречености за рад до 30 дана, и то најмање у висини 65% просечне зараде у претходна три месеца пре месеца у којем је наступила привремена спреченост за рад, с тим да не може бити

Припремио: Јасминко Пијетловић

нижа од минималне зараде утврђене у складу са овим законом, ако је спреченост за рад проузрокована болешћу или повредом ван рада, ако законом није друкчије одређено.

Ово значи да запослени имају право на накнаду зараде у висини минималне зараде, уколико је 65% њихове просечне зараде у претходна три месеца мање од важеће минималне зараде.

ВИШАК ЗАПОСЛЕНИХ И ПРИЈЕМ НОВОГ ЗАПОСЛЕНОГ

У члану 179. тачка 9) Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09) прописано је да послодавац може запосленом да откаже уговор о раду ако услед технолошких, економских или организационих промена престане потреба за обављањем одређеног посла или додје до смањења обима посла.

Према члану 182. Закона о раду послодавац који откаже уговор о раду запосленом у случају из члана 179. тачка 9) овог закона, не може на истим пословима да запосли друго лице у року од шест месеци од дана престанка радног односа, а ако пре истека наведеног рока настане потреба за обављањем истих послова, предност за закључивање уговора о раду има запослени коме је престао радни однос.

Према томе, вишак запослених, по правилу утврђује се ако дође до престанка потребе за обављањем одређеног посла, односно смањења обима посла, те је Законом о раду прописана забрана запошљавања другог лица на истим пословима у року од шест месеци од дана престанка радног односа запосленом, односно утврђена је предност запосленог који је био вишак у погледу запошљавања на тим пословима у наведеном року.

Према члану 81. став 2. Закона о раду, запослени са задравственим сметњама, утврђеним од стране надлежног задравственог органа у складу са законом, не може да обавља послове који би изазвали погоршање његовог здравственог стања или последице опасне по његову околину. Послодавац је дужан да поступи по налазу и мишљењу надлежног здравственог органа и запосленог премести на послове који одговарају његовом здравственом стању. У том смислу послодавац је дужан да размотри све могућности премештаја запосленог на други одговарајући посао за које запослени испуњава прописане услове и који одговара његовом здравственом стању утврђеном од стране надлежног здравственог органа. Међутим, ако по-

слодавац не може запосленог да премести на друге одговарајуће послове према његовој стручној спреми и здравственим способностима, послодавац може да запосленог прогласи вишком, односно да му, сходно одредбама члана 179. тачка 9) Закона о раду, откаже уговор о раду уз исплату отпремнице у складу са чланом 158. и 159. тог закона.

Ако запослени није вишак на пословима које

по налазу здравственог органа не може да обавља због насталих здравствених сметњи, већ је вишак, јер код послодавца не постоје други послови који одговарају његовим како стручним, тако и здравственим способностима на којима би могао да буде премештен, онда не постоји забрана у погледу запошљавања других лица на тим пословима у смислу чл. 182. закона.

СВЕ ВИШЕ НЕЗАПОСЛЕНИХ

Број незапослених у Србији не престаје да расте. У прва два месеца ове године без посла остало је 9000 грађана, из чега произилази да је сваког дана радно место изгубило 150 људи.

Уколико би се овај тренд наставио, стручњаци упозоравају да би стопа незапослености до краја године могла да износи до 30 одсто.

У земљама Европске уније је од почетка глобалне економске кризе 2008. године, изгубљено шест милиона радних места, саопштено је из Међународне организације рада (МОР). У извештају (МОР-а) наводи се да је стопа запошљавања у 27 чланица ЕУ прошле године износила 57,6 одсто или за 1,6 процената мање него 2008. године. Само у протеклих пола године изгубљено је око милион радних места.

Упркос појединим знацима опоравка тржишта рада од почетка 2010. године, само пет чланица ЕУ и то: Аустрија, Немачка, Мађарска, Луксембург и Малта имају стопу запошљавања изнад нивоа који је постојао пре избијања кризе. Истовремено, земље попут Кипра, Грчке, Португалије и Шпаније доживеле су стрмоглави пад запошљавања већим од три одсто. Званична незапосленост на целом Европском континенту, према подацима из фебруара које је презентовао МОР, била је 26,3 одсто, односно за 10,2 милиона више него 2008. године.

Јасминко Пијетловић

КАКО ТАНЈУГ ЈАВЉА

САЧУВАТИ СИСТЕМ КАО ЦЕЛИНУ

Железнице Србије су против тога да било који део земље контролише локалне, регионалне и међународне пруге, јер су оне власништво државе као целине, изјавио је генерални директор Железница Србије Драгољуб Симоновић

Припремила Вера Арсенијевић

Министарство саобраћаја је најавило да би ускоро на седници Владе требало да се нађе Закон о железници, који претходна влада није успела да „изгуре“ у парламенту, због захтева да железничка имовина на територији Војводине буде власништво покрајине. „Војводина је раније тражила да има своју пругу, и Железнице Србије то не подржавају и то код нас уопште није спорно“, рекао је Симоновић Танјугу.

Он је истакао да железнички систем, у том смислу, не сме никако да се разбија на ситније делове.

„То би за нас била трагедија и мислим да ту Влада неће имати никакву дилему да сачува систем као целину“, рекао је Симоновић и додао да би у супротном свака општина могла да тражи пругу на својој територији.

Челник српских железница је поновио да ће одлуку о томе донети Влада. Подсећајући да закон предвиђа обавезу да усклађивања железнице сагласно препорукама ЕУ и европским стандардима, Симоновић је казао да су Железнице Србије у процесу трансформације и да ће унутар компаније бити раздвојена предузећа за поједине делатности како би се знало ко шта ради, колико зарађује, али и колико троши.

„Дао сам рок од 165 дана комисијама железнице да сачине план каква железница је потребна Србији у наредном периоду“, казао је он и додао да ће тај план затим бити предочен Влади.

„Да ли ће то бити посебна предузећа за инфраструктуру, превоз робе, путника... или у некој

другој комбинацији, процениће стручњаци, да не бисмо дошли у ситуацију као у Хрватској, где у оквиру железнице има седам или осам предузећа, али без централне фигуре која управља системом“, казао је Симоновић.

Он је рекао да је приликом посете хрватским железницама морао са сваким директором посебно да преговара, што се будућим организационим решењима неће дозволити у Србији.

Симоновић је навео да Железнице Србије имају 11 ћерки фирми, за које се издава 135 милиона динара месечно, а да железница нема тачну контролу трошења тих пара.

То је посебно изражено у шест владиних предузећа, а то су Желтурист, Друштво за одржавање зграда, Нега кола, Желнид, КСР Београдтурс и Фулпротект.



МИН – ВАГОНКА И ЖЕЛЕЗНИЦА

У погонима МИН „Вагонке“ почела је реализација посла са Железницама Србије, вредног 200 милиона динара, који предвиђа ремонт 98 вагона.

Први посао из програма ревитализације „Вагонка“, је добила 2009. године, када је ремонтовано 170 вагона и од тада су успели да задрже континуитет производње.

Нови посао је закључен захваљујући Програму Владе Србије за ревитализацију српске железнице, али је посредно користан и за 269 радника „Вагонке“ који после четири године опстају захваљујући овом програму.

Планира се до краја априла испорука првих 18 Тадс вагона који су преправљени за потребе превоза кварцног песка. Наиме, кварцни песак ће се из Рготине код Зајечара извозити у Словенију, па је било потребно прилагодити вагоне за ту врсту транспорта.

В. А.



КОРИДОР 10 ПЛУС

У Загребу је 15. марта одржан састанак представника жељезничке инфраструктуре и оператора путничког и теретног превоза из Србије, Хрватске и Словеније. На састанку су размењене актуелне информације о пословању појединих жељезница, анализирана је конкуренција на IV коридору, такође и разменјене информације о улагањима на деоницама коридора X, у појединим земљама.

Како је известио директор Железница Србије Драгољуб Симоновић, и на српским деоницама коридора X планирају се велика улагања, а извори финансирања биће новац из кредита ЕБРД-а и из међудржавних споразума са Руском федерацијом.

Председник Управе ХЖ Инфраструктуре Дарко Перичић, известио је скуп да је, поред ријечког путног правца (коридор IV б) коридор

Х други приоритетни смер на којем ће се до 2020. године уложити око две милијарде евра. То значи да ће до краја тога раздобља деоница кроз Хрватску бити оспособљења за брзине до 160 km на сат, да ће цела деоница бити двоколосечна, колодвори продужени на 750 m, биће уведено даљинско управљање и GSMR, дакле све оно што захтевају параметри на паневропским коридорима.

Бојан Кекец, директор Инфраструктуре у Словеначким железницама, презентирао је планове до 2020. године. Они у своје прuge планирају уложити 1,4 милијарде евра, након чега ће све коридорске пруге у Словенији бити електрифициране и двоколосечне, оспособљене за брзине до 160 km на сат и са припадајућом опремом за интероперабилност.

Анализирајући конкурентан IV коридор, наглашено је да конкуренција није само на том железничком и путном правцу, него је све израженија и конкуренција бродског контејнерског превоза између Турске и Трста која ће се повећати 2015. године, након отварања тунела испод Босфора који ће створити директну железничку везу са Блиским истоком. Последње три године теретни превоз на оба коридора расте, с тиме да главнина терета на коридору X завршава у Словенији, док даље кроз Хрватску и Србију иде тек један директни теретни воз.

Како би се припремили за те изазове, железнице трију држава зајртале су циљеве да до



2015. године скрате путовање на коридору X (са садашњих педесетак сати на 36 сати од Салзбурга до Турске), да се скрати време царинских формалности на границима, да се повећа број теретних и путничких возова и да се до 2015. између Загреба и Београда путује 5 сати, а између Загреба и Љубљане 1,5 сат.

Сви закључци са овог састанака представника трију железница, требало би да резултирају позиционирањем коридора X до 2020. године као коридора високе прифитабилности и рационалности, што би се огледало у континуираном повећању сигурности, квалитета и обима превезених путника и робе.

Вера Арсенијевић

ВОЗОМ 360 КИЛОМЕТАРА НА САТ КРОЗ ЕНГЛЕСКУ

Велика Британија је објавила детаље плана за изградњу пруге за супер-брзе возове који ће повезивати Лондон и север Енглеске, путујући брзином до 360 километара на сат.

Пројекат "High Speed 2" требало би да буде завршен до 2032. године и коштаће 32,7 милијарди фунти и осигураће 100.000 радних места, а време путовања ће бити преполовљено.

То је прва железничка пруга која се за последњих 100 година гради северно од Лондона, а према саопштењу британске владе, представљаће благодети и за околину и за економију. Противници изградње пруге, међутим, кажу да ће она уништити живописне пределе.

Први део пруге биће дугачак 225 километара и повезиваће Лондон и други највећи град у земљи, Birmingham, а један крак ће ићи до Manchesteria и Leedsa.

В. А.



ЈЕДИНСТВЕНИ ЕВРОАЗИЈСКИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЗАКОН

3 аједничку декларацију која изражава спремност да створи заједнички правни режим за железнички саобраћај у целој Азији и Европи, потписало је 37 земаља на министарском састанку у Женеви 26. фебруара.

Циљ је да се успостави "јединствени сет транспарентних и предвидљивих" законских услова за међународни превоз терета железницом, "од Атлантика до Пацифика", што је еквивалентно режиму конкуренције друмском, ваздушном и воденом превозу.

Планирани општи услови превоза за евраазијски железнички саобраћај, познат као ГТЦ Европа, ће укључивати у заједничку листу слања робе и „у највећој могућој мери“, један режим одговорности.

Препознавши напредак ОТИФ, ОСЈД и Међународног железничког саобраћајног одбора према развоју заједничке листе слања роба, министри су рекли да „треба предузети даље кораке како би се олакшало склапање евраазијских превозних уговора.“

Оператори, организације и други заинтересовани су позвани на сарадњу у развоју ГТЦ Европе, који је подржан од стране Економске комисије УН за Европу.



Потписници: Србија, Арменија, Азербајџан, Белорусија, Белгија, Босна и Херцеговина, Бугарска, Хрватска, Кипар, Чешка, Естонија, Финска, Француска, Немачка, Грчка, Италија, Казахстан, Киргистан, Латвија, Литванија, Македонија, Малта, Молдавија, Монголија, Холандија, Пакистан, Польска, Португалија, Румунија, Русија, Шпанија, Шведска, Швајцарска, Таджикистан, Турска, Украјина, Узбекистан.

Вера Арсенијевић

ЗАНИМЉИВОСТИ

САОБРАЋАЈ У СВЕТУ (III)

Припремио: Владимира Радојевић

- Мексичке железнице дугачке су 17.634 km, док је дужина путне мреже 329.532 km. Мексико има 116 авио линија и 1.883 аеродрома.
- Мрежа железница Хондураса је дуга 699 km, док је мрежа путева дугачка 13.603 km. Има четири међународна аеродрома.
- Путна мрежа Венецуеле дугачка је 96.155 km, док је железничка мрежа дуга 682 km.
- Панама има 578 km железничке пруге, а мрежа путева је 11.643 km.
- Боливијска железничка мрежа дуга је 3.519 km, док је мрежа асфалтних путева свега 4.314 km. У време трајања кишне сезоне, многи од главних путева су непроходни.
- Парагвајске железнице дуге су свега 441 km, а мрежа аутопутева 29.500 km. Регион је железницом повезан са Аргентином. Речни ток је дужине 3.100 km.
- Мрежа железничких пруга Аргентине је дуга 34.091 km, а мрежа путева 229.144 km, од којих је 68.809 асфалтирано. Речни саобраћај се одвија у дужини од 11.000 km.
- У регији Пампе мреже путева и железничких пруга је најбоља у Јужној Америци.
- Катар и Оман немају железницу, док је путна мрежа у Оману дуга 34.905 km, а у Катару 1.230 km.
- Путна мрежа у Израелу дуга је 17.364 km, док је железничка мрежа дуга 853 km.

ЧЕФОРИЗМИ ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ

- „Господо политичари, свака вама част, ви сте кул, али нама је све теже и горе“ – рече народ.
- Он је увек у животу имао свој став – став послушника.
- Ако сте данас устали рано и установили да вам није дан, вратите се у кревет и сачекајте сутрашњи.
- Ако сте тренутно у дилеми, па не знате куда да идете, за почетак крените само право.
- Како да будем поштен, кад ме поштењу уче непоштени.
- Такви смо ми: Све знамо, па чак и оно што не знамо.
 - Ако не видите светлост на крају тунела, проверите – можда сте још увек у тунелу.
 - Што рече песник: „Ако пожелите да промените слику света око себе, прво промените себе.“
 - Господо, ви сте у праву. Дотични политичар нам је дуго причао, али нам ништа није рекао.
 - Поштовани народе, да се не лажемо: Веће плате, бољи стандард, вишег запослених, очекујте од 1. априла – рече актуелни политичар.
 - Народе, само мало стрпљења. Наша власт ће пронаћи право решење за наше проблеме – чим се за то стекну услови.
- Ако сте приметили да вам пријатељи нису наклоњени и да вас избегавају, проверите себе – можда је проблем у вама.
- Кад већ толико инсистирате признаћу вам, највише ми у животу фали – оно што немам.
- Што рече песник: „Имамо две врсте жена, оне што много причају и оне које не престају да причају.“
- Ако сте случајно заборавили где вам је она ствар, подсетићемо вас – ту доле па мало горе.



IN MEMORIAM

У недељу, 19. маја 2013. године, у вечерњим сатима, преминуо је Вукашин Цветковић, бивши председник Синдиката железничара Србије.

Рођен је 25.8.1955. године, а радни век до 31.1.2008. године, провео је у Секцији за превоз робе Ниш. У Синдикату железничара Србије активан рад започео је 1994. године као председник Синдикалне организације СТП Ниш.

Након тога, до 2001. године обављао је функцију председника Градског одбора СЖС Ниш, а априла 2001. године, изабран је за председника Синдиката железничара Србије, а истовремено, обављао је и функцију потпредседника Савеза самосталних синдиката Србије.

Председник Синдиката железничара Србије био је до октобра 2007. године.

Вукашин Цветковић је обављајући све набројане функције у синдикату, оставио трага у Синдикату железничара Србије и остаће у сећању свих нас као председник који је функцију обављао у време пуно изазова, промена и новог, другачијег организовања СЖС.

ТУНЕЛ ЉУБАВИ У КЛЕВАН, УКРАЈИНА

НОВО РОМАНТИЧНО, ТУРИСТИЧКО МЕСТО

**Воз иде три пута дневно, пре-
возећи дрва до фабрике лесо-
нита.**

**Дуж три километра пруге, др-
веће чини зелени коридор.**

**Ова зелена „авенија“ привла-
чи многе парове, као и фото-
графе.**

**Прича се да парови који до-
ђу до тунела љубави и искрено
пожеле неку жељу, она ће се и
остварити.**

B. A.



“НАЈ – ЈАЈЕ“ НОВИ САД





**СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА**

Одобрена солидарна бесповратна новчана помоћ
за АПРИЛ 2013. године на састанку одржаном 18.04.2013. године

Ред-брой	По члану	ПРЕЗИМЕ ИМЕ	JCO	ИЗНОС
1.	4.4	Бокић Небојша	ЕПП Ниш	20.000,00
2.	4.4	Поповић Славољуб	ЕПП Ниш	6.500,00
3.	4.9	Јаковљевић Горан	ЕПП Кос. Полье	15.000,00
4.	4.3	Маринковић Драгиша	ВВ Београд	15.000,00
5.	4.9	Савић Славиша	ВВ Кос. Полье	15.000,00
6.	4.9	Љубић Дејан	ТКС Зајечар	5.000,00
7.	4.6	Тодоровић Нада	ТКС Панчево	20.000,00
8.	4.3	Караџић Биљана	УПЗС-НСП Ужице	18.000,00
9.	4.3	Јоксовић Весна	УПЗС-НСП Београд	20.000,00
10.	4.3	Милановић Слободан	УПЗС-НСП Лапово	20.000,00
11.	4.3	Томашевић Горан	УПЗС-НСП Београд	20.000,00
12.	4.9	Гачић Новиша	СТП Београд	15.000,00
13.	4.9	Петровић Славиша	СТП Кос. Полье	15.000,00
14.	4.3	Илић Симо	СТП Зрењанин	20.000,00
15.	4.9	Мартиновић Александар	СТП Суботица	15.000,00
16.	4.9	Субичић Саша	СТП Зрењанин	10.000,00
17.	4.9	Јовановић Радослав	СТП Београд	10.000,00
18.	4.3	Војнов Живко	СТП Зрењанин	20.000,00
19.	4.3	Морошнић Радован	СТП Зрењанин	20.000,00
20.	4.9	Дрљача Билјана	СТП Београд	20.000,00
21.	4.3	Биоћанић Зорица	СТП Краљево	20.000,00
22.	4.9	Јон Сава	СТП Панчево	10.000,00
23.	4.9	Стојасављевић Ђорђе	СТП Панчево	10.000,00
24.	4.9	Милосављевић Кристијан	СТП Панчево	15.000,00
25.	4.9	Петровић Владимира	СТП Панчево	10.000,00
26.	4.9	Миловановић Драгослав	СТП Београд	15.000,00
27.	4.4	Бојовић Нада	СТП Београд	14.000,00
28.	4.4	Марковић Весна	СТП Ужице	8.500,00
29.	4.3	Пећић Јосо	СТП Суботица	8.300,00
30.	4.9	Цветковић Слободан	СТП Сомбор	5.000,00
31.	4.9	Цодић Саша	СТП Београд	15.000,00
32.	4.9	Мисљковић Властимир	ЗОП Ниш	10.000,00
33.	4.9	Ђорђевић Иван	ЗОП Сомбор	15.000,00
34.	4.9	Шукић Ивица	ЗОП Сомбор	15.000,00
35.	4.4	Драганић стакна	ЗОП Нови Сад	10.000,00
36.	4.9	Стојановић Драган	ЗОП Београд	15.000,00
37.	4.9	Моднар Ференц	ЗОП Кикинда	15.000,00
38.	4.9	Рејкић Љубиша	ЗОП Пожаревац	15.000,00
39.	4.9	Вуковић Дејан	ЗОП Краљево	10.000,00
40.	4.9	Батинић Предраг	ЗОП Београд	15.000,00
41.	4.5	Трајковић Саша	ЗОП Кос. Полье	20.000,00
42.	4.3	Суботић Милан	ЗОП Ср. Митровица	20.000,00
43.	4.9	Костић Жељко	ЗОП Ср. Митровица	10.000,00
44.	4.4	Рибniћ Зоран	ЗОП Ср. Митровица	15.000,00
45.	4.9	Живковић Бојан	ЗОП Зајечар	5.000,00
46.	4.9	Мијовић Славољуб	ЗОП Зајечар	15.000,00
47.	4.9	Костић Зоран	ЗОП Зајечар	5.000,00
48.	4.9	Јовић Новиша	ЗОП Зајечар	15.000,00

49.	4.9	Карабашевић Боривоје	ЗОП Зајечар	15.000,00
50.	4.9	Костадиновић Драгослав	ЗОП Зајечар	15.000,00
51.	4.9	Николић Срђан	ЗОП Зајечар	15.000,00
52.	4.9	Соколаји Рудолф	ЗОП Кикинда	5.000,00
53.	4.4	Фенини Шандор	ЗОП Зрењанин	18.000,00
54.	4.4	Дробњак Миодраг	ЗОВС Краљево	10.000,00
55.	4.3	Манојловић Милорад	ЗОВС Зрењанин	20.000,00
56.	4.9	Спасић Дејан	ЗОВС Топк Бгд.	5.000,00
57.	4.9	Ивковић Радослав	ЗОВС Топк Бгд.	5.000,00
58.	4.9	Петровић Зоран	ЗОВС Топк Бгд.	10.000,00
59.	4.9	Тошић Небојша	ЗОВС Ниш	5.000,00
60.	4.4	Чекрлић Драгомир	ЗОВС Вел. Плане	3.000,00
61.	4.9	Новаковић Радоша	ЗОВС Краљево	15.000,00
62.	4.5	Милошевић Зоран	ЗОВС Земун	5.500,00
63.	4.9	Милановић Драган	ЗОВС Земун	5.000,00
64.	4.9	Катић Слободан	ЗОВС Земун	5.000,00
65.	4.3	Марковић Верана	ЗОВС Земун	20.000,00
66.	4.9	Милићић Никола	ЗОВС Пожега	15.000,00
67.	4.9	Јовановић Донко	ЗОВС Кос. Полье	10.000,00
68.	4.9	Митровић Радиша	ЗОВС Кос. Полье	15.000,00
69.	4.9	Станимировић Љупче	ЗОВС Кос. Полье	5.000,00
70.	4.4	Влајић Славко	ЗОВС Кикинда	8.500,00
У К У П И Н О :				905.300,00

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ

МИЛАНОВИЋ СЛОБОДАН

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

ЛАЗИЋ МИРКО

На саслушању одржавају 18.04.2013. године, Комисија фонда солидарности СЖС донела је

О Д Л У К У

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

НАЗИВ ЈСО	БРОЈ ПОЗАЈМИЦА	ИЗНОС
ЈСО СПП	213	4.260.000
ЈСО ЗОП	145	2.900.000
ЈСО ЗОВС	186	3.720.000
ЈСО ЕПП	85	1.700.000
ЈСО УП-ЗС	62	1.240.000
ЈСО ТЕС	56	1.120.000
ЈСО ВВ	53	1.060.000
У К У П И Н О	800	16.000.000

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

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
МИЛАНОВИЋ СЛОБОДАН



ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

МИРКО ЛАЗИЋ



СУЈИС

Посетите наш сајт:
www.szs-railsyn.org

Синдикат железничара Србије
Немањина 6, соба 153, 11000 Београд • тел/факс: 381(11)3618-354 • ztp_szs@yahoo.com

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
TRADE UNION OF RAILWAY WORKERS OF SERBIA • ОДЛУКВАДСТВО СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • СИНДИКАТ ДЕЛ ОДНОШЕЊА СРБИЈЕ

ДОБРОДОСЛОСНИ НА ОРГАНІЗАЦИЈУ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

ШАТЕРСАН АДВОС КОЛЛЕКТИВНОГ РУГОВОВА ЗА УЧЕРВИНАЊЕ ПРИКЛАДНОГ СТАТУА ЧЕТВРТИ КВАРТАЛ 2011. ГОДИЊЕ

Београд, мај/јун 2011.
Совјет је Адво. Шатерсан уговору за утврђивање прикључка, који се променио у земљи Србији.

ОДРЖАНА ТЕМАТИЧКА КОНФЕРЕНЦИЈА „КОЛЛЕКТИВНИ УГОВОРИ У ЈУРАХАС“

Београд, мај/јун 2011.
Совјет инвалида Србије, организован у 25. новембра Током конференције које је носила тему „Доказивање ругаца у праву“. Овај је организовани конференција је, организована њеним пратећим рејтингованим инвалидима Србије, а стављајући упоредно познате имена из инвалидних кругова у појару Ad. „Доказивање ругаца“.

ОДРЖАНА ХЕДОВИЋА СЕДИЊА РЕДОВНОГ ОДБОРА

Београд, 21.06.2011.
Седиња је Хедовићом уређеној седници која је утврђена као ходни редовни одборни, највиши и посебан одбор СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ. Единствени уговор.

ПРЕДЛОГ ПЛАТ-ФОРМЕ О МОГУЋИМ ПОДСИТИВОМ ЦИРКУЛУНУ САВЕЗА САМОСТАЛНОГ СИНДИКАТА СРБИЈЕ

Београд, 26.06.2011.
Приказаније Совјета инвалида Србије развијено је Планац Лазићем са могућим испитивањем највећим саветником Синдија Србије.

ПРИМЕДЕ НА НАДЛЕЖЕ ОСНОВАЧАВОДАКА ИА ЧЕТВРТИНАСИ ДРУГИТИН

Београд, 25.06.2011.
Совјет инвалида Србије је даје промишљај је мадре совјетника Адко и члане највишег друштва.

На сајту можете пронаћи све актуелности о раду синдиката.

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@szs-railsyn.org;

Уређивачки одбор: Комисија за информисање, образовање и издавачку делатност Синдиката железничара Србије: Радојевић Владимира, Кикић Биљана, Ђорђевић Горана, Звонимир Мишић, Перић 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**

**ПРЕГЛЕД РЕГИСТРОВАНИХ СИНДИКАТА У „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ а.д.
СА БРОЈЕМ ЧЛАНОВА ЗАПОСЛЕНИХ У ПРЕДУЗЕЋУ ЗА МАРТ 2013. године**

РЕД. БРОЈ	НАЗИВ СИНДИКАТА	ИДЕНТИФИКАТОР	БРОЈ ЧЛАНОВА
1	СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	1,5,6, А, К	5865
2	СИНДИКАТ ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	Л	3056
3	СИНДИКАТ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СРБИЈЕ	9, Д, М	2436
4	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	4	1784
5	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОБА	2	1414
6	СИНДИКАТ ГИВАЛИДА РАДА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	3	37
7	СИНДИКАТ ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ БЕОГРАД	8	53
8	СИНДИКАТ УДРУЖЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	7	37
9	АСНС – ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЗАПОСЛЕНИХ У ЖЕЛ. САОБРАЋАЈУ	Н	11
10	РЕГИОНАЛНО ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	С	534
11	АСНС ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ	Т	158
12	СИНДИКАТ ЖСТ – БД НЕЗАВИСНОСТ	Е	230
13	СИНДИКАТ СТРУЧНИХ СЛУЖБИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	Ј	227
14	СИНДИКАТ МАШИНОВОБА	248	
15	СИНДИКАТ НОВИНАРА ЖСТ БЕОГРАД	В	8
16	УЛЕДЊЕНИ НЕЗАВИСНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	У	11
17	СИНДИКАТ ПРЕВОЗА ПУТНИКА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	М	0
18	СИНДИКАТ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	Х	237
19	СИНДИКАТ РАДНИКА ПРЕВОЗА РОБЕ	Д	0
20	СИНДИКАТ ВУЧЕ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	Ž	0
21	СРПСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА 1884	Д	82
22	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ВОВОДИНЕ	6	6
23	ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ ПРВИ МАЈ		14
24	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОБА ВОВОДИНЕ		40
25	СИНДИКАТ СОЛИДАРНОСТ	1	1
26	СИНДИКАТ МАШИНОВОБА СОЛИДАРНОСТ УЖИЦЕ	19	
27	СРБИЈА КАРД О СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	V	36
28	СИНД. ОРГ. ЕЛЕКТРОТЕХНИЧКЕ СТРУКЕ ЕТИ НИШ	0	
	УКУПНО ЗАПОСЛЕНИХ	2129	18269

БЕОГРАД, 11.4.2013. год.