

**4**  
милијарде

**евра је вредност  
железничких  
пројеката чија  
је реализација  
у току**



**ОПСТАЛА ПРУГА**

Пруга од Сомбора до Врбаса, стара 110 година и дуга 80 километара, неће се наћи на списку деоница на којима ће због нерентабилности бити укинута саобраћај возова. Имајући у виду њен значај за путнички и теретни транспорт у овом региону, одлучено је да ова пруга ипак остане у саобраћају.

**ИЗЈАВА БРОЈА**  
Задовољни смо реформама у Железницама  
**Павле Петровић**  
ПРЕДСЕДНИК ФИСКАЛНОГ САВЕТА СРБИЈЕ



**ВЕСТ СА ПРУГЕ**



**ПРОСТОРНИ ПЛАН**

У Градској кући Суботица одржана је јавна презентација Просторног плана коридора пруге од Београда до Суботице и границе са Мађарском. Комисија ће 16. јануара 2017.

године на јавној седници у Новом Саду разматрати предмете, а Суботичани до 7. јануара 2017. године могу писмено да изнесу евентуалне замерке на детаљни просторни план.

**УВОДНИК**

**НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ**  
директор Медија центра „Железница Србије“ ад



**ЗАПОЧЕТО МОРАМО ЗАВРШИТИ**

Годину која је за нама на железници су обележили наставак свеобухватне модернизације овог саобраћајног система и реализација најзначајнијих инвестиционих инфраструктурних пројеката, као и дела реформа и њено ресструктурирање, укључујући и социјални програм.

У протеклим годинама чврста Србија била је велико железничко традиционално. Реконструисане су шире деонице на Коридору 10 између Ниша и Прешева, израђена је нова двоколосечна панчевачка пруга, а након четврти деценије започели смо и обнову барске пруге. Гради се и „Жежељев мост“ преко Дунава у Новом Саду, а приводе крају и радови на деоници Гиле-Турђула, на прузи Коридора 10 између Београда и Ниша. Када се шоме дога и да је најважнији уговор са кинеским партнерима за изградњу брзе пруге између Београда и Будимпеште и да ће радови почети већ наредне године, као и да је у Србију савијено свих 27 нових дизел моторних возова из руског кредитног, јасно је да ће српске железнице већ у наредних пар година бити много брже, боље и леише него пре и да наћи возови неће „јурићи“ пругама брзином од четрдесетак километара на сати.

Чини се да држава деценијама у назад није шалко упала у железницу. А, не мање значајна је и чињеница да је на четврти милијарде евра вредним пројектима модернизације српских железница био ангажован велики број домаћих фирми, па је железница на овај начин појачала да може предсавишати и првог мајора возова српске привреде.

Оптимистичке најаве о новом изгледу српских железница, а које је и „Пруга“ својски одржавала, многи злонаторици су сматрали нереалним, али се оне данас остварују, на добробит и задовољство свих.

Међутим, нема нових возова и бржих пруга без реформисане и структурно измењене железнице. Четврти железничке компаније „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктура железница Србије“, „Србија Ваз“ и „Србија Карго“ до први пут чврсту календарску годину самостално су пословале, а захваљујући успешној реализацији ресструктурирања, укључујући и социјални програм, железница је до свих признања допала лидер у реформама јавних предузећа у Србији. Ко би био могао да предсавишати пре само две године!

Преузевши одговорност за процес реформи железнице у Србији, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре није заборавило само испуњавало захтеве Свешке банке (како био неки златоро шваре), већ је стварало услове да железнички сектор у Србији досиане ефикасан, модеран и ширкишо одређен, у инверсу привреде и наших грађана. А, што је железница боља и ефикаснија, што је до државе и рефинансира, па ће из српског буџета у наредној години бити издвојено око милијарду и по динара мање него две године.

Не мора железница да се реформише због Свешке банке или ММФ-а, него због себе и својих грађана. Сви добро знамо да нам је образована инфраструктура ниска, а сајарсна висока, да у појединим деловима железнице (уопшном у администрацији) има вишка запослених, али и да у извршним службама има дефицитних занимања.

А за својине километара модернизованих пруга, десетине нових возова и најсавременије телекомуникације неопходни су нови, млади, најбољи и најширинији кадрови. Без суштинске кадровске реформе и социјалног програма овако нешто једнакојасно није било могуће.

Железница се ресструктурирањем одређивала за пословање и будућности какву жели. У овакој ситуацији једно мора бити битно ко шта уме, може и зна да ради и да ли је што железници сујра појребно или не! Испунише дуго се железница укључивала у својој широкости и нејроменивостима, да би без озбиљнијих промена у организацији, пословању, па и у начину размисљања кружна мола да закорачи напред.

Први реформи кораци успели су учинени. Али, преба још доста широва, напора и ангажовања да железница и железничари својим смисао реформе и у појединим променама и своје данашње и размисљање. Процес је кренуо и више се не може зауставити.

Али, започето морамо успешно и завршити, на добробит железнице и железничара, али и државе, наше привреде и грађанства, у инверсу целе Србије.

И зашто сви морамо да схватимо да само својим максималним радом, квалификацијом наших услуга, борбом за свакој јединица, шону робе и динар можемо добити да железница буде успешна, а шиме и свима нама боље. Одговорности, професионализмом и знањем, уз јуну посвећености железници, моћи ћемо да одговоримо свим изазовима нових правила ширкишој пословања. И зашто одлучно и заједно, железничари из све четврти компаније, морамо да кренемо напред за бољашка железнице, а самим тим и свих нас. То је једини наш пут до победе и они који буду умели и моћи да израде динамичан ритам железнице моју бити гео железничкој добробити шима у наредном периоду.

Најважни је што још пре годину дана, сада се и појерђује, па ко сваки разумје! Држава многа пара улаже у железницу, и многа више води рачуна и посматра, него што многи мисле. У наредној, и наредним годинама чека нас још доста ишкова и пућ пут до нове, модерне, ефикасне и ширкишо оријентисане железнице. Ма колико шта да смо да сада успешно урадили, још је много задатака и изазова пред нама. Сигурно неће бити лако, али смо у години за нама показали да имамо знања, снаге и мудрости да са многа више оптимизма и планова тежимо у 2017. годину.

Железницу и железничаре чекају бољи дани, али свако од нас мора шом шљува да да свој максималан допринос. А до шта циља можемо само заједно. Најважни мапа медијска акција о родној равнојравности на железници, коју је организовао Медија центар „Железница Србије“, а узели учешће „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктура железница Србије“, „Србија Ваз“ и „Србија Карго“, доказала је како се цело железнички сектор и све четврти железничке компаније могу објединити око заједничких шема. Медија центар „Железница Србије“ наставак да и у наредном периоду даје свој јуну допринос пословању обједињавању железничкој сектору и на овај начин подржи све наше заједничке циљеве.

Календар који од 1. јануара оглазе са железнице многа среће и здравља, а сигурно је да ће увек бити радо виђени и добро дошли. Свама нама многа успеха, оптимизма, доброт расположења, личне и породичне среће, срећни новогодишњи и божићни празници и све најбоље.

**ДОБРО  
СМО  
РАДИЛИ  
ЧЕСТИТАМ**

**БУЏЕТ СРБИЈЕ ЗА 2017. ГОДИНУ**

**ЗА ЖЕЛЕЗНИЦУ**

**15,9** милијарди динара



У државном буџету Србије за железнички сектор у 2017. години обезбеђено је 15,89 милијарди динара.

Од тог износа, према изјави министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зоране Михајловић, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зоране Михајловић, су аванс за руски кредит, док ће 800 милиона динара бити издвојено за изградњу „Жежељевог моста“ преко Дунава у Новом Саду.

**ПРОДУЖЕН РУСКИ КРЕДИТ**

**РОК - ЈОШ 4 ГОДИНЕ**



Рок за коришћење руског кредита за модернизацију српских железница продужен је до краја 2021. године, чиме је омогућено да Србија у наредне четврти године заврши све пројекте започете из овог зајма.

Потпредседница српске Владе проф. др Зорана Михајловић уручила је 9. децембра руском амбасадору у Србији александру Чепурину потписани Протокол о измени Споразума о

издвојено за изградњу „Жежељевог моста“ преко Дунава у Новом Саду. Буџетска средства за железнички сектор у наредној години за око милијарду динара су мања у односу на износ у 2016. години. Издвајања за железницу биће настављена и у наредним годинама, али ће бити постепено смањивана.

**ПОТПРЕДСЕДНИЦА СРПСКЕ ВЛАДЕ И МИНИСТАРКА ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРОФ. ДР ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ**

**ГОДИНА УСПЕШНА**



**140**  
КИЛОМЕТАРА ПРУГА  
ЈЕ МОДЕРНИЗОВАНО  
ОВЕ ГОДИНЕ

Реформа  
железнице  
показала је модел  
како треба да  
се ради

**ПЛАНОВИ ВЕЛИКИ**

ФОТО: ТАНУГ

- Ове године 140 километара модернизованих пруга
- Пројекти на железници вредни 4 милијарде евра
- Следеће године почетак радова између Старе Пазове и Новог Сада, на брзој прузи Београд - Будимпешта

када се осврнем на 2016. годину и шта смо све урадили, не могу да будем незадовољна. Иза нас је врло успешна година кад је реч о инфраструктури, саобраћају и грађевинарству”, поручила је потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, у новогодишњем обраћању новинарима 28. децембра у Влади Србије.

Реформа железнице показала је према мом мишљењу модел како треба да се ради, а то је да мора да постоји стални договор и консензус између Владе, министарстава, синдиката, колико год да их има и са колико год да су чланова, свих директора и наравно свих оних који помажу да ми уопште урадим реорганизацију. И морам свима не само

потпредседница Михајловић говорећи, поред осталог, о реформи српских железница, и наставила:  
- Вредност нових пројеката у железници је четири милијарде евра, отворили смо транспортно тржиште, рационализовали број запослених тако да ја јесам задовољна када је о реформи железнице реч.  
Према њеним речима, следеће године ће у железничком сектору морати да се води рачуна посебно о структури запослених, јер је просечна старост на железници доста висока. Са друге стране, ни квалификациона структура није потпуно одговарајућа, јер у одређеним деловима железнице заиста недостају запослени који раде на конкретним пословима, за које није баш лако исколовати људе.  
- Тако да о рационализацији запослених у железничком

**Планови**

Међу већим бројем инфраструктурних и саобраћајних објеката чији је завршетак планиран у 2017. години, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре истиче и неколико значајних железничких пројеката.

У наредној години планиран је завршетак реконструкције деонице дуге 77,6 километара Ресник-Ваљево на барској прузи, затим завршетак изградње и пуштање у саобраћај „Жежељевог моста“ преко Дунава у Новом Саду, као и почетак градње две деонице брзе пруге Београд – Будимпешта, и то од Београда до Старе Пазове (која ће се радити са кинеским партнерима) и Стара Пазова – Нови Сад (која ће се радити из руског кредита).

**Урађено**

У 2016. години из руског кредита обновљено је укупно 110 километара пруга, на којима су могуће брзине веће од 100 километара на сат и купљено је 27 нових дизел-моторних возова вредних 100 милиона долара.

Са Кином су потписани уговори вредни 734 милиона евра за модернизацију железничких и друмских саобраћајница, од којих се један односи на деоницу Београд – Стара Пазова дуге 34,5 километра, у оквиру градње брзе пруге Београд – Будимпешта.

питати зашто на нас треба толико времена, али је пројектно техничка документација била веома сложена и мењана због брзине возова најпре од 160, па затим од 200 километара на сат, што све то није било лако уклопити - нагласила је Михајловић.  
Н.СТАНИСАВЉЕВИЋ,  
Н.АВРАМОВИЋ