ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ „ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ” АД

пруга

Четвртак, 28. април 2016.

Број 1059 ■ Го[illegible]LI ■ www.zeleznicesrbije.com

УСПЕШНА РЕАЛИЗАЦИЈА РУСКОГ КРЕДИТА

ПОЧЕЛА МОДЕРНИЗАЦИЈА

ТРИ ЈУЖНЕ ДЕОНИЦЕ НА КОРИДОРУ 10

● Реконструкција 46 километара пруге на деоницама Винарци - Ђорђево, Врањска Бања - Ристовац и Бујановац - Букаревац ● Вредност посла око 26,4 милиона долара ● Радови у две фазе, до маја наредне године ● До лета без међународних возова до Солуна и Скопља

Страна 3

ПРЕДСЕДНИК ВЛАДЕ СРБИЈЕ АЛЕКСАНДАР ВУЧИЋ

СПРЕМНИ за пругу до Будимпеште

-Србија је спремна да до краја ове године почне да гради пругу Београд- Будимпешта, од Новог Сада па на даље. Све папире и уговоре морамо да завршимо до јуна, а не рачунајући ово што радимо на потезу Стара Пазова- Нови Сад из руског кредита - изјавио је председник Владе Србије Александар Вучић.

ЗАВРШЕНИ РАДОВИ НА САНАЦИЈИ КЛИЗИШТА КОД РАЖАНЕ

НОРМАЛИЗОВАН САОБРАЋАЈ НА БАРСКОЈ ПРУЗИ

Страна 7

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ, директор Медија центра „Железница Србије“ ад:

А САДА ЈОШ БРЖЕ!

Страна 2

СРБИЈА КАРГО: ПРВА ИНВЕСТИЦИОНА ОПРАВКА "ДИЗЕЛКЕ"

УШТЕДЕЛИ 380.000 ЕВРА

Страна 6

Након реформе и српске железнице постају профитабилне

СРБИЈА КАРГО ОСТВАРИО ДОБИТ - 40 МИЛИОНА ДИНАРА

СРЕЋНИ УСКРШЊИ И ПРВОМАЈСКИ ПРАЗНИЦИ!

15 МИЛИОНА ДИНАРА СУФИНАНСИРАЈУ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ВОЗ КИКИНДА-СУБОТИЦА

НЕЋЕ ДА УКИДАЈУ ПРУГУ

Представници шест локалних самоуправа у Војводини и извршна директорка „Србија Воза“ Весна Брајовић потписали су протокол о суфинансирању железничког превоза на релацији Кикинда - Суботица. Они су се обавезали да учествују у покривању рентабилности на овом правцу у случају евентуалног губитка.

УВОДНИК

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ
директор Медија центра
„Железница Србије“ ад

А САДА ЈОШ БРЖЕ!

Након резултата недавно одржаних избора, који су огромном већином потврдили пуно поверење у српског премијера, Владу и програм који се реализује, сасвим је извесно да ће започети процеси реформе и свеобухватне модернизације железничког сектора у нашој земљи не само бити незаустављиво настављени, већ и додатно убрзани.

На срећу железнице добро је да је тако, јер је и сувише времена изгубљено протеклих деценија, да би сада имали право на луксуз да изгубимо макар и један дан. Возови од локомотиве и једног вагона, који „јуре“ брзином од четрдесетак километара на сат српским пругама предуго су били наша стварност, коју смо у протеклих пар година интензивно почели да мењамо, уз пуну подршку и помоћ Владе Републике Србије.

Подсећања ради, само у протеклих пар година у Србију је стигло чак тридесетак нових возова, више него у неколико задњих деценија укупно. Српским пругама већ саобраћа 21 нова електромоторна гарнитура швајцарског „Штадлера“, а стигло је већ и десет нових дизел-моторних возова захваљујући руском кредиту, док ће их још седамнаест доћи највероватније већ до краја године. Скоро педесет нових возова!

Истовремено, модернизују се и граде пруге широм Србије. Из руског кредита завршене су деонице Рума-Голубинци и Сопот Космајски-Ковачевац, при крају је обнова пруге Мала Крсна – Велика Плана и изградња нове пančевачке пруге, почели су радови и на три јужне деонице Коридора 10 између Ниша и Прешева, а ускоро нас очекује почетак модернизације барске пруге кроз Србију, први пут након пуне четири деценије, као и деонице Стара Пазова – Нови Сад. Завршена је и прва фаза изградње Прокопа, а предстоји и даљи наставак радова у београдском железничком чвору. Гради се и Жежељев мост, али и пруга Гиље-Ђуприја-Параћин на Коридору 10. И најзад, као симбол нове, савремене и модерне железнице и Србије најављена је изградња пруге за велике брзине између Београда и Будимпеште. Железница је данас једно од највећих градилишта и инвестиционих центара у Србији. Скоро 400 километара нових, модерних пруга!

И када су пре само годину или две челници државе у јавности најављивали да ће српске железнице у кратком року потпуно променити свој изглед и много савременије и лепше приближити се европским стандардима транспорта, многи су то сматрали „улепшавањем“, „лакировкама“ и „научном фантастиком“ . Данас, са сваким километром пруге и новим возом, све је мање „неверних Тома“.

И зато ће започети процес модернизације што брже и интензивније бити настављен. Србија и српске железнице заслужују нове и брзе возове, савремене и модерне пруге и уместо деценија таљигања коначно европски ниво услуге, по мери наших путника и привреде.

Читав годишњак „Пруге“ био би премали да се у њега смести све што је протеклих деценија, што субјективно, што објективно српске железнице довело готово до самог дна. И зато стратешки правац српске Владе да модернизује нашу железницу једноставно не може имати никакву алтернативу.

Тим пре што ће велики системи у Србији, укључујући и железницу, бити под будним оком и лупом домаће, али и међународне јавности.

Посебно се то односи на реформе, које ће и у будуће бити један од главних, али и најтежих задатака нове српске Владе.

Након вишедеценијских, углавном празних прича о реформама на железници, прошле године су оне коначно и реализоване. Уместо једних и јединствених „Железница Србије“, данас имамо железнички сектор састављен од четири модерне железничке компаније. А, то је само почетак!

У наредном периоду очекују нас бројна искушења и задаци, чијом ће успешном реализацијом железница у Србији постати модерна, тржишно орјентисана и пословно ефикасна, близу европским стандардима. Несумњива подршка Владе Србије од пресудног је значаја за успех читавог процеса. Али, сигурно је да на том путу никаква одступања, нити компромиси неће бити допуштени.

Возове треба напунити путницима, пруге и објекте градити без кашњења и пенала, либерализовати транспортно тржиште (прве лиценце транспортним оператерима већ су подељене), решавати евентуални вишак запослених, али и имовину и дугове, уредити међусобне односе, па затим мењати свест запослених и борити се за сваки динар прихода и најзад, услугу подићи на највиши ниво, а железничке компаније организовати као ефикасне и економске пословне системе!

У тој борби неће бити места за неодлучне, неодговорне или нестручне! Било да је реч о највишим руководиоцима или ма ком другом радном месту. А знање, стручност, одговорност, самопрегоран рад, пословна одлучност, иницијативност и менаџерски приступ биће пресудни. И што пре то будемо схватили, брже и боље ћемо испунити задатке и очекивања која пред нас поставља држава.

Локомотива железничког развоја и реформи кренуће веома брзо након формирања Владе још брже и одлучније, како би се резултати постигли у врло кратком року. Српске железнице добиће пуно убрзање, а у том возу места неће бити ни за кога ко ће повлачити ручну, већ за оне који буду умели и препознали да још треба појачати темпо!

Српска локомотива утврдила је нови ред вожње и додаће пун гас како би што пре стигла на одредиште! Повратка на старо више нема, ма какве нам препреке стајале на том путу. Железнице Србије биће модерне, ефикасне, реформисане и ближе европским стандардима, јер то сви заслужујемо и јер је то питање пословног опстанка овог саобраћајног система.

И зато, већ данас кренимо још брже и одлучније у развој и реформе! До коначног циља!

П.С. А Медија центар „Железница Србије“ ад, поштујући европске стандарде и нужност свеобухватне модернизације српских железница, преузима на себе обавезу и одговорност да у наредном периоду медијски прати све наведене активности и о њима извештава вас и читаву јавност. Тиме ће Медија центар на својеврстан начин верификовати сваки наредни пословни корак, активност и њихову реализацију у испуњењу постављених циљева.

НА 42. САЈМУ ГРАЂЕВИНАРСТВА У БЕОГРАДУ

Српске железнице представиле инфраструктурне пројекте

Грађевинарство у Србији је у прошлој години дало значајан допринос расту бруто домаћег производа од 1,8 одсто, а вредност грађевинских радова и пројеката из области грађевинске индустрије, који се тренутно реализују у Србији, мере се милијардама евра, изјавила је данас потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, отварајући 42. Међународни сајам грађевинарства у Београду.

Она је истакла да је последњих година Влада учинила доста тога да грађевински сектор врати на пут напретка и развоја, али да то још није довољно.

„Домаће компаније су се организовале и по први пут после много година, на јавним позивима и тендерима добијају послове главних извођача радова“, истакла је Михајловић и додала да држава данас не дугује ни динар грађевинским извођачима, али да неки од њих имају нерашчишћене рачуне са подизвођачима.

Српске железнице представиле су своје пројекте на штанду број 3306 у хали IIIа београдског сајма. „Железнице Србије“ ад као организатор, „Инфраструктура железнице Србије", Саобраћајни институт ЦИП, ЗГОП и „Београдчвор“ на око 60 квадратних метара током трајања сајма промовисаће железничку инфраструктуру и објекте.

Штанд српских железница првог сајамског дана посетили су и представници пословодства компанија железничког сектора: генерални директори „Железница Србије“ ад Мирослав Стојчић, „Инфраструктуре железница Србије“ Душан Гарибовић и „Србија Карга“ др Мирољуб Јевтић, са сарадницима, затим генерални директор „Енергопројект Холдинга“ Владимир Миловановић, заменик генералног директора Саобраћајног института ЦИП Владимир Симић, директор „Београдчвора“ Милутин Милошевић, као и представници новосадског „ЗГОП-а“.

Посетиоци штанда српских железница моћи ће да се, кроз фотографије, видео презентације и промотивне филмове упознају са бројним железничким објектима и актуелним пројектима на модернизацији железничке инфраструктуре.

Сајамску промоцију осмислио је и реализовао Медија центар „Железница Србије“ ад, у сарадњи са осталим суизлагачима из железничког сектора.

На 42. Међународном сајму грађевинарства, који траје до 23. априла, учествује више од 500 излагача из 24 земље, од чега је чак две трећине из Србије. **Н.А.**

24 ЗЕМЉЕ ИМАЛЕ СУ ИЗЛАГАЧЕ НА САЈМУ ГРАЂЕВИНАРСТВА

Руководство компанија железничког сектора на сајамском штанду

Преко 500 излагача

На 42. Међународном сајму грађевинарства, који траје до 23. априла, учествује више од 500 излагача из 24 земље, од чега је чак две трећине из Србије.

Нови директор у „Инфраструктури“

Одбор директора Друштва „Инфраструктура железнице Србије“, на седници одржаној 11. априла ове године, на основу Закључка Владе Србије, разрешила је Горана Максића, функције председника Одбора директора и вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром. За председника Одбора директора и вршиоца дужности генералног директора именован је досадашњи вршилац дужности извршног директора Душан Гарибовић. Скупштина „Инфраструктуре железнице Србије“ је 15. априла донела одлуку да се за члана Одбора директора овог друштва именује дипломирани економиста Мира Вукмировић. Одбор директора сада чине Душан Гарибовић, Мира Вукмировић и Милан Шеган.

НАСТАВЉЕНА УСПЕШНА РЕАЛИЗАЦИЈА РУСКОГ КРЕДИТА

ПОЧЕЛА МОДЕРНИЗАЦИЈА ТРИ ЈУЖНЕ ДЕОНИЦЕ НА КОРИДОРУ 10

● Реконструкција 46 километара пруге на деоницама Винарци-Ђорђево, Врањска Бања - Ристовац и Бујановац - Букаревац ● Вредност посла око 26,4 милиона долара ● Радови у две фазе, до маја наредне године ● До лета без међународних возова до Солуна и Скопља

в.д. генерални директор Инфраструктура зелезнице Србије Душан Гарибовић

46 КМ ПРУГЕ ЈЕ РЕКОНСТРУИСАНО НА ЈУЖНОМ КОРИДОРУ 10

Обнова и реконструкција пруга у Србији замајац је даљег развоја и подстицај привредних активности у делу Републике кроз које пролази, али и у ширем региону - рекао је у Ристовцу државни секретар у Министарству грађевине, саобраћаја и инфраструктуре Миодраг Полединца поздрављајући 22. априла у железничкој станици Ристовац, почетак радова на реконструкцији укупно три деонице Коридора 10, на југу Србије.

- Руски кредит од укупно 940 милиона долара, који укључује модернизацију инфраструктуре и набавку возних средстава значиће укључивање наших железничких капацитета у европску мрежу превоза робе и путника". Уз подсећање на већ обављени ремонт пруга у Србији и набавку нових возних средстава, све као део великог међудржавног посла, Полединца је најавио и почетак радова на барској прузи.

-Велики посао ремонта, укупно 270 километара пруга у Србији, од чега 46 километара у три деонице на крајњем југу Србије биће, по завршетку посла, једна од значајних обележја времена у коме живимо – рекао је в.д. генералног директора „Инфраструктура железнице Србије“ Душан Гарибовић.

Према његовим речима, „РЖД Интернешнл“, партнер у великом посллу, све радове до сада обавио је квалитетно и у року. “То обећава да ћемо се овде видети поново најкасније наредне године у ово време по завршетку ремонта, који ће и на овом делу Коридора 10 вратити возове на пројектоване брзине. Све то омогућиће да сви железнички оператери, најпре наши, али и инострани који ће доћи, своје услуге пласирају на најбољи начин” – рекао је Гарибовић.

Први заменик директора руске компаније „РЖД Интернешнл“ Мансурбек Султанов је рекао да руска компанија својом технологијом и најсавременијим машинама гради пруге које ће бити део европских коридора у пуном смислу те речи. Он је подсетио на већ обављене послове у Србији, посебно истичући деоницу Београд-Панчево, чија је реконструкција обављена знатно пре предвиђеног рока. Рекао је да се јужне деонице раде без тоталног прекида саобраћаја, што је такође изазов за извођача радова. Он је изразио задовољство што су сви подизвођачи, фирме из Србије.

Радови на реконструкцији и модернизацији три „јужне“ деонице на железничком Коридору 10, који се финансирају из руског кредита, почели су 18. априла. Реконструкција је дефинисана Анексом 2.2 основног Уговора о руском државном кредиту.

Реч је о деоницама између Ниша и Прешева укупне дужине нешто више од 46 километара и то Винарци-Ђорђево (15 км), Врањска Бања – Ристовац (17,7 км) и Бујановац – Букаревац (13,7 км). Вредност посла је око 26,4 милиона долара, а пројекат се финансира из руског кредита за модернизацију српских железница.

Радови ће се одвијати у две фазе. Према утврђеној динамици радова, 18. априла почела је реконструкција и модернизација деоница Врањска Бања – Ристовац и Бујановац – Букаревац, а након што тај посао буде завршен биће реконструисана и трећа деоница, између станица Винарци – Ђорђево.

У периоду од 18. априла до јуна ове године, током извођења прве фазе радова на модернизацији и реконструкцији „јужних“ деоница коридора 10 кроз Србију, биће измењена организација међународног и локалног железничког саобраћаја на овом правцу.

Тако у наведеном периоду због радова на овим деоницама Коридора 10 кроз Србију, од 18.априла не саобраћају међународни возови између Београда и Солуна, са поласцима из нашег главног града у 18.50 сати, а из Солуна у 18.30 сати, као и између Београда и Скопља, са поласцима из Београда у 7.35 сати, а из Скопља у 8.20 сати.

У периоду од јуна до септембра, током летње туристичке сезоне, одвијаће се само радови који не захтевају обуставу железничког саобраћаја, и то у станицама Лесковац, Врањска Бања, Врање, Бујановац и Букаревац. У том периоду несметано ће се одвијати и међународни железнички саобраћај на читавом превозном путу.

Друга фаза радова почеће у септрембру ове године и трајаће до маја 2017. године, када се очекује завршетак реконструкције и модернизације свих 46 километара на „јужном“ делу железничког Коридора 10 кроз Србију.

Реконструкција обухвата радове на доњем и горњем строју, одводњавање пруге, сигнално – сигурносним и телекомуникационим постројењима и контактној мрежи, који се раде након грађевинских радова на колосеку.

На све три деонице на овом делу железничког Коридора 10 кроз Србију уведен је већи број лаганих вожњи, а просечна брзина возова је између 40 и 60 километара на сат, па ће реконструкција и модернизација омогућити квалитетнији, бржи и безбеднији саобраћај брзином од 120 километара на сат.

Ж.РИСТИЋ, Н.СТАНИСАВЉЕВИЋ

ПОПРАВКА ПРУГА ИЗ РУСКОГ КРЕДИТА

ОВЕ ГОДИНЕ - 167 КИЛОМЕТАРА

- Ове године из руског кредита биће реконструисано и модернизовано 167 километара пруга, а реализација споразума Србије и Русије о том кредиту биће најважнији задатак и за нову владу, - изјавила је потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф.др Зорана Михајловић.

Извођачи

Извођач радова је руска компанија „РЖД Интернешнл“, задужена за реализацију руског кредита за модернизацију српских железница.

Овај посао значајан је и за српску привреду, па ће тако на реализацији посла као подизвођачи бити ангажоване и компаније „ЗГОП“ Нови Сад, „“Енергопројекти нискоградња“ Београд и „МБА Ратко Митровић“ Београд. И док ће „ЗГОП“ радити горњи строј пруге на све три деонице, доњи строј на деоницама Винарци-Ђорђево и Бујановац – Букаревац радиће „МБА Ратко Митровић“, а на деоници Врањска Бања – Ристовац „Енергопројект нискоградња“.

12. априла 1999. године бомбардован је међународни брзи воз број 393

ЈЕЗИВЕ СЛИКЕ ОБИШЛЕ СВЕТ

Језиве слике из Грделичке клисуре обишле су цео свет, а команданти НАТО-а су квалификовале погибију невиних људи као колатералну штету. Тврдили су да је мета био мост, а да је воз колатерална штета.

СЕДАМНАЕСТ ГОДИНА ОД БОМБАРДОВАЊА ВОЗА У ГРДЕЛИЧКОЈ КЛИСУРИ

„НЕ ТРЕБА СЕ БОЈАТИ ЉУДИ, ВЕЋ НЕЉУДСКОГ У ЊИМА"

• Други дан православног Ускрса 1999. године остаће забележен у историји човечанства као датум када је најмоћнија армада света, управо на нашој "јужној прузи" убијањем недужних, беспомоћних путника учинила стравичан злочин и на свој начин обележила крај 20. века

• У овом нападу погинула су два железничара и око 15 путника

Међународни брзи воз, који је под бројем 393 саобраћао на линији Београд-Солун, тог дана је у 12 сати и 35 минута на улазу у Грделичку клисуру, између станица Грделица и Предејане или, како би се речником железничара прецизно рекло, на километру 305+073, при напуштању моста преко Јужне Мораве гађан са четири пројектила ловца - бомбардера. Два пројектила завршила су свој пут директно у воз. Након првог удара, локомотива и један вагон су се откинули и наставили вожњу да би стали на стотинак метара од моста према Предејану. После другог директног поготка у воз, други и трећи вагон су се након експлозије упалили и изгорели, а четврти вагон се откинуо и остао на мосту видно оштећен.

2 ПРОЈЕКТИЛА ПАЛА СУ ДИРЕКТНО НА БРЗИ ВОЗ 393

Касније је потврђено да је пилот апсолутно знао у шта пуца. На мосту, поред кога се сада налази симболично спомен обележје са текстом „Не треба се бојати људи, већ нељудског у њима", јасно се видео путнички воз.

У НАТО бомбардовању Србије 1999. године погинуло је једанаест железничара, међу којима су и кондуктер Зоран Јовановић и Петар Младеновић са супругом, који су се 12. априла налазили у бомбардованом возу. Према званичним подацима, у овом нападу погинуло је 15 путника, међу којима су и железничари, рањена су 44 лица, али тачан број настрадалих никада неће бити утврђен. Језиве слике из Грделичке клисуре обишле су цео свет, а команданти НАТО-а су квалификовале погибију невиних људи као колатералну штету. **Ж.РИСТИЋ**

Људски животи ненадокнадиви

Уз железнички, разнешен је и оближњи друмски мост и тако заустављена копнена комуникација са југом Србије. У најкраћем могућем року материјална штета је отклоњена, комуникација успостављена, али изгубљени животи, који су страдали само зато што су били путници воза, никада неће бити надокнађени.

Комеморација на Грделичком мосту

Ове године, 12. априла, спомен-обележје крај моста на Јужној Морави у Грделичкој клисури било је место подсећања на догађај из 1999. године, туге и опомене савременом свету да се тако нешто никад и нигде не понови. Подсећање на дан и тренутак када је воз 393 био мета варварског напада НАТО авиона.

- Тачно пре 17 година два пројектила НАТО авијације погодила су воз на овом мету. Тачан број жртава се не зна, али се зна да су били железничари и обични грађани, подсетио је генерални директор "Србија Воза" **Југослав Јовић** обраћајући се окупљенима пред спомен обележјем.

- Пролеће је свуда у свету синоним за живот и васкрс живота. У Србији деценијама оно то није, ракао је вршилац дужности генералног директора „Инфраструктуре железница Србије" **Душан Гарибовић**, подсетивши на 6. април 1941, васкршње бомбардовање Београда 1944, 24. март 1999. године и васкршњи понедељак пре 17 година у Грделици. Он је позвао да сваки педаљ новог километра пруге, пута и моста посветимо жртвама да би их чували од заборава.

У име локалне самоуправе изгинулима је пошту одао и градоначелник Лесковца др **Горан Цветановић**.

У присуству великог броја железничара, мештана Грделице, Лесковца и многих места у Србији одакле су били путници у возу, породица погинулих, венце на место туге и подсећања положили су у име „Железница Србије-"ад председник Скупштине **Зоран Анђелковић** и извршни директор **Рајко Ковић**, **Југослав Јовић**, **Душан Гарибовић**, вршилац дужности генералног директора „Србија Карга" др **Мирољуб Јевтић**, машиновође и кондуктер бомбардованог воза, представници свих синдиката и организација железничара, бројних политичких странака и борачких организација и удружења, као и представници Војске Србије.

Скуп је завршен традиционалним – проласком воза 393 преко моста уз непрекидан звук сирене локомотиве, тачно у време када је та сирена пре 11 година прекинута ударом НАТО пројектила. **Ж.Р.**

ИЗЈАВА БРОЈА

Зграда ложионе у Новом Саду, изграђена 1911. године, требало би да буде сачувана као споменички комплекс, а својеврсни музеј на отвореном могао би да обухвати и друге делове ранжирне станице.

Катарина Максимов
ЗЗЗСК НОВОГ САДА

ВЕСТ СА ПРУГЕ

НОВИ СЕРВИС ЗА ВОЗОВЕ

Представници Града Зрењанина, општина Нови Бечеј и Сечањ потписали су 19. априла три протокола са "Железницама Србије", "Србијавозом" и "Инфраструктуром железнице Србије". Један протокол односи на субвенционисање месечних карата за ученике и за раднике, а други се односи на изградњу депоа о изградњи депоа и железничке пруге у Зрењанину и добијања улоге једног од овлашћених сервисера за нове возове.

КОНФЕРЕНЦИЈА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ И ДУНАВСКОГ РЕГИОНА – ТИЛ 2016" У БЕОГРАДУ

ВЕЛИКИ ЗНАЧАЈ РЕГИОНАЛНОГ ПОВЕЗИВАЊА

Развој транспортних мрежа кључни је за привредни развој једне земље, а конференција представља размену актуелних планова, намера и жеља како би овај регион постао атрактивнији, а све с циљем бољег повезивања земаља и размену робе, рекао је државни секретар у Министарству грађевинарства , саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије **Миодраг Поледица**, отварајући трећу Бизнис конференцију „Транспорт и логистика Југоисточне Европе и Дунавског региона –ТИЛ 2016" која је одржана 14. априла у Београду. Поледица је истакао да је осим унапређења инфраструктуре, важан и шири аспект развоја транспорта у оквиру робне размене између Европе и Кине, чија вредност дневно износи и до једне милијарде евра.

- Зато су нам потребне добре железничке и друмске везе, пловни и ваздушни путеви, као и смањење логистичких трошкова, навео је Поледица и додао да су за транспортне пројекте потребне велике инвестиције које се морају испланирати на регионалном нивоу. Вредност пројеката за изградњу транспортне инфраструктуре у нашој земљи у овом тренутку износи преко 4 милијарде евра.

Владимир Божовић, саветник премијера Србије **Александра Вучића,** за регионалну сарадњу, је у име премијера поздравио присутне истичући да Република Србија и њена Влада чине све да буду фактор стабилности у региону.

- Тежимо да развијамо регионалну сарадњу, а крајњи циљ је подизање стандарда свих наших грађана, поручио је Божовић.

Мирољуб Јевтић, в.д. генералног директора „Србија Карга" је подсетио да ово новоформирано друштво функционише од 10. августа прошле године са новом политиком и филозофијом пословања.

-„Србија Карго" је наследио од „Железница Србије" ад имовину у вредности од 24 милијарде динара и 4000 запослених. У овом друштву тежимо имплементацији нових технологија са мањим бројем запослених, а циљ је стварање профита, тржишно учешће и превоз већих количина робе, нагласио је Јевтић и додао да су од Владе добили кредит од 64 милиона евра за набавку нових и реконструкцију постојећих локомотива. Према речима Јевтића, „Србија Карго" послује у новим условима отвореног тржишта без субвенција државе. Донета је „Изјава о мрежи" која омогућава приступ и другим оператерима на нашој мрежи и 10 оператера је већ добило лиценцу. Он је истакао да су на граничним прелазима Димитровград и Суботица скратили време обраде документације од 10 сати на 45 минута, а да ће се скратити граничне процедуре и на Прешеву, Шиду и Пријепољу.

У оквиру Панела 2 „Ефикасност и брзина промета робе и услуга у друмском, железничком и авио саобраћају", начелник у Сектору за железнице и интермодални транспорт у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре **Мирјана Трифуновић** је истакла да је развој интермодалног транспорта приоритет на коме ради Влада, јер је учесницима у овом виду транспорта неопходна подршка државе. Према њеним речима циљ је развијање инфраструктурних и логистичких центара, па је тако у овом тренутку најактуелнија изградња интемодалног центра у Батајници и пресељење ЖИТ-а, као и активности локалних самоуправа на изградњи логистичких центара и терминала у Пироту, Апатину, Бачкој Паланци, Шапцу и тримодалног логистичког центра на Дунаву.

Дејан Ласица, генерални директор SEETO навео је да су резултати ове међувладине организације успостављање регионалне core транспортне мреже, дефинисање core network коридора, листе приоритетних пројеката и листе soft мера које су услов за финансирање.

Лични изасланик министра **Олега Бутковића** и посебни изасланик Министарства поморства, промета и инфраструктуре Републике Хрватске **Златко Рогожар** навео је да је једна од кључних стратегија у Хрватској развој интермодалног транспорта и да томе доприноси изузетно повољан географски положај између Дунава и Јадрана што је велики потенцијал ове земље.

- Важно је да земље суседи учествују у развоју интермодалног транспорта јер се сви путеви и пруге не завршавају унутар хрватских граница, казао је **Рогожар**.

Секретар у Министарству инфраструктуре Републике Словеније Франц Жепич у оквиру Панела 1 „Развој регионалних транспортних мрежа, транспортна инфраструктура и инвестициони потенцијали Југоисточне Европе и Дунавског региона" указао је на потребу развоја заједничке стратегије за прогрес, као и отклањање разлика између логистика земаља Дунавског региона.

Порука овог скупа је да регионална сарадња много значи, па стога постоји потреба за бољим повезивањем у региону.

Конференцији „ТИЛ 2016" присуствовали су представници преко 100 компанија из 25 земаља које се баве транспортом и логистиком.

ВЕСНА ГОЈИЋ ВУЧИЋЕВИЋ

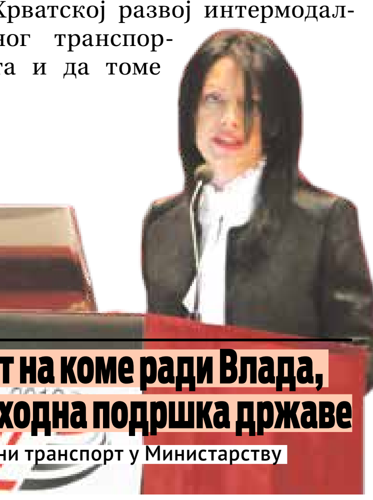
Конференција „ТИЛ 2016"

Конферанцији су присуствовали представници „Железнице Србије" ад, генерални директор Мирослав Стојчић и извршни директор Ненад Кецман, извршни директор „Инфраструктуре железнице Србије" Милан Шеган, директор „Београдчвора" Милутин Милошевић и директор ЖИТ-а Момчило Тунић.

Велике инвестиције

"За транспортне пројекте потребне су велике инвестиције које се морају испланирати на регионалном нивоу"

Миодраг Поледица, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре



Неопходна подршка државе

"Развој интермодалног транспорта је приоритет на коме ради Влада, јер је учесницима у овом виду транспорта неопходна подршка државе"

Мирјана Трифуновић, начелник у Сектору за железнице и интермодални транспорт у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

Продаја смедеревске Железаре кинеској компанији „Хестил“ доноси и већи посао „Србија Каргу“

ПОВЕЋАЊЕ ПРЕВОЗА РОБЕ - ПЕТ ДО ШЕСТ ПУТА

● Уместо досадашњих милион тона робе годишње за потребе смедеревске челичане, очекује се превоз око пет до шест милиона тона

За Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“ продаја Железаре Смедерево кинеској компанији „Хестил“ омогућиће енергичан раст превоза робе железницом за потребе ове челичане. Процењујемо да ће „Србија Карго“ за потребе железаре у Смедереву након продаје кинеским партнерима железницом годишње превозити између пет и шест милиона тона робе, уместо досадашњих милион тона робе годишње, - изјавио је в.д. генерални директор „Србија Карга“ **др Мирољуб Јевтић** поводом продаје смедеревске Железаре кинеским партнерима.

Јевтић истиче да је Железара у Смедереву до сада била изузетно задовољна услугама железничког транспорта робе које им је пружао „Србија Карго“ и да је захваљујући томе потписан меморандум о дугорочној сарадњи.

За превоз 5 до 6 милиона тона робе

> Процењујемо да ће „Србија Карго“ за потребе железаре у Смедереву годишње превозити између пет и шест милиона тона робе
>
> **др Мирољуб Јевтић**, в.д. генерални директор „Србија Карга“

КРАЉЕВО: ЗАВРШЕНА ПРВА ИНВЕСТИЦИОНА ОПРАВКА „ДИЗЕЛКЕ“

УШТЕДЕЛИ 380.000 €

● Ремонт коштао свега 20 хиљада евра, док би цена код ремонтера била 400 хиљада евра ● До краја године поправка још три дизел локомотиве, од којих прва већ у јуну ● Локомотиве купљене пре четири деценије, након ремонта у саобраћају још пет до седам година

Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“ у својој радионици у Краљеву ових дана завршило је инвестициону поправку једне дизел локомотиве, што је први пут након четврт века да је тај посао железница самостално урадила, а да га није поверила ремонтерима. На тај начин „Србија Карго“ уштедео је износ од око 380 хиљада евра. Наиме, трошкови ремонта дизел локомотиве у нашој радионици износили су свега око 20 хиљада евра, док цена инвестиционе оправке једне локомотиве код ремонтера у просеку износи око 400 хиљада евра, - изјавио је **др Мирољуб Јевтић**, в.д.генерални директор „Србија Карга“.

Према његовим речима, у краљевачкој радионици у току је поправка још једне дизел локомотиве, која ће бити завршена крајем јуна, а до краја године самостално ће бити урађена инвестициона поправка још две овакве локомотиве.

Од 2017. без изнајмљивања локомотива

- Захваљујући сопственом ангажовању и активностима, „Србија Карго“ већ од 2017. године више неће изнајмљивати дизел локомотиве, што ће нам донети додатне уштеде и повећење прихода - поручио је Јевтић.

- То значи не само да ћемо током ове године самосталним радом у нашим радионицама обезбедити већи број локомотива за теретни железнички саобраћај на неелектрифицираним пругама широм Србије, него ће нас тај посао коштати и скоро милион и по евра мање него раније, истиче **Јевтић.**

Реч је о дизел локомотивама купљеним пре 40 година од General Motorsa, а након ове реконструкције оне ће бити у саобраћају још пет до седам година, односно до наредне инвестиционе оправке.

40 ГОДИНА СУ ОВЕ ДИЗЕЛ ЛОКОМОТИВЕ НА СРПСКИМ ПРУГАМА

Поређења ради, специјализована фирма за ремонта МИН Ниш некада је годишње обављала свега три инвестиционе поправке дизел локомотива, што потврђује изузетну продуктивност и максималну искоришћеност људских ресурса на реализацији овог посла, првенствено у радионици за одржавање возних средстава „Србија Карга“ у Краљеву.

Нако реформе и српске железнице постале профитабилне

„СРБИЈА КАРГО“ остварио добит у првом кварталу ове године - 40 милиона динара

• Прошле године „Србија карго“ остварио добит од око 103 милиона динара • Остварене значајне уштеде у пословању • Царинске процедуре скраћене са десет сати на 45 минута

-Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“, које је основано 10. августа 2015. године, у првом кварталу ове године остварило је добит од око 40 милиона динара. На тај начин настављен је позитиван тренд из 2015. године, када смо од дана оснивања до 31. децембра остварили добит од око 103 милиона динара. Иако се у првом кварталу у години код превоза робе железницом очекују нешто слабији резултати, добит смо остварили захваљујући повећању прихода у односу на планиране за 148 милиона динара, али и смањењем трошкова горива и енергије за 79 милиона динара, трошкове одржавања за 115 милиона динара, трошкова запослених за 39 милиона динара, а трошкова задржавања страних вагона за 66 милиона динара, - изјавио је др Мирољуб Јевтић, в.д.генерални директор „Србија Карга“ Медија центру „Железница Србије“.

У овом тренутку поред „Србија Карга“ још десет оператера лиценцирано је за организацију железничког саобраћаја, па ову компанију очекује у наредном периоду тешка и неизвесна тржишна утакмица. Према Јевтићевим речима, неспорно је да ће нови оператери у теретном железничком саобраћају покушати да преузму један део превоза који сада обавља „Србија Карго“, као што је и неспорно да ће „Србија Карго“ наћи начине да и у новим условима опстане и оствари профит, што је и основни задатак „Србија Карга“ који му је поверила Влада Републике Србије.

Брзина превоза робе једна је од претпоставки ефикаснијег и економичнијег тржишног пословања „Србија Карга“ и елемент квалитета на коме се гради компаративна транспортна предност, па је ова компанија већ на граничним прелазима Димитровград и Суботица, у сарадњи са царином, скратила време обраде докумената са доскорашњих десет сати на свега 45 минута. Pored toga, оперативним радом је додатно убрзан превоз терета железницом. Скраћени царински поступак ће ускоро бити уведен и у станицама Шид, Прешево и Пријепоље.

ЗАВРШЕНИ РАДОВИ НА САНАЦИЈИ КЛИЗИШТА КОД РАЖАНЕ

НОРМАЛИЗОВАН САОБРАЋАЈ НА БАРСКОЈ ПРУЗИ

● Вечерњи возови између Београда и Бара 26. априла кренули редовном трасом ● Вредност радова износила око 18,3 милиона динара ● Клизиште санирано пре рока

Радови на санацији клизишта на барској прузи код станице Ражана завршени су 26. априла у 17 сати, чиме су се стекли услови за одвијање редовног железничког саобраћаја између Београда и Бара. Истога дана вечерњи возови из Београда у 20.10 сати и из Бара у 19.00 сати враћени су на своју редовну трасу барској пругом преко Лазаревца, Ваљева, Пожеге и Ужица, да би од 27. априла путнички железнички саобраћај на овој магистрали у потпуности био нормализован у складу са редом вожње.

Радови на санацији оштећења почели су 7. Априла, са роком за завршетак од двадесет дана.

Железнички саобраћај на овој деоници барске пруге био је прекинут због клизишта између Ражане и Косјерића 17. марта. Иако је машиновођа путничког воза (2125) уочио клизиште на изласку из станице Ражана према Косјерићу још у касним поподневним сатима 16. марта, донета је одлука да се саобраћај, ипак, не прекида све до наредног јутра. Путничке композиције пропуштане су и током ноћи у режиму лаганих вожњи (10 км/час), али се већ у зору ситуација драматично погоршала. Осипање земљишта је настављено, па је комплетан железнички саобраћај на овом делу барске пруге званично обустављен 17. марта у 8 часова. Мада се одмах изнашло алтернативно решење са аутобуским превозом на линији Ражана – Косјерић, одроњени материјал задавао је велике проблеме, јер се, такорећи, обрушавао директно на магистрални пут. Након што су стручне службе „Инфраструктуре“ обишле ову деоницу, готово одмах се ушло у процедуру за израду предпројекта санације колосека на потезу км 112.010 – 112.070.

Без обзира на то што су потенцијални извођачи моментално доставили своје понуде, према нашим информацијама, неки од њих већ 18. марта 2016. (нпр. фирма „БИН инг“), посао је поверен тек 6. априла и то лазаревачком предузећу „Бауесен“. Разуме се, претходно је спроведена тендерска процедура, а радови вредни 18.370. 000 динара без ПДВ-а отпочели су званично 7. априла ове године. Јавна је тајна у граду на Колубари да инжењери ваљевског ЗОП-а нису били „превише срећни“ због поновног доласка грађевинске фирме из Лазаревца на колосек под њиховом ингеренцијом. Могуће из разлога што се наведена компанија у блиској прошлости већ „доказала“ на санацији доњег колосечног строја у клисури реке Градац. Делом због неадекватне интервенције на 90. километру барске пруге изнад реке Суваје, делом и због радова на потпорном зиду у Барајеву тек овдашњи руководиоци секције „Инфраструктуре“ на индиректан начин, ни криви ни дужни, увучени су у судске спорове са „Бауесеном“, који, нажалост, још увек трају. Отуда и не треба да чуди што баш нико од главних инжењера овдашњег ЗОП-а није „трчао“ да буде ангажован као надзорни орган радова у Ражани, већ су били спремни да колективно пишу чак и захтев о изузимању са овог пројекта. Надзорни орган је, како смо сазнали, шефица Секције ЗОП Ужице, **Снежана Симеуновић**.

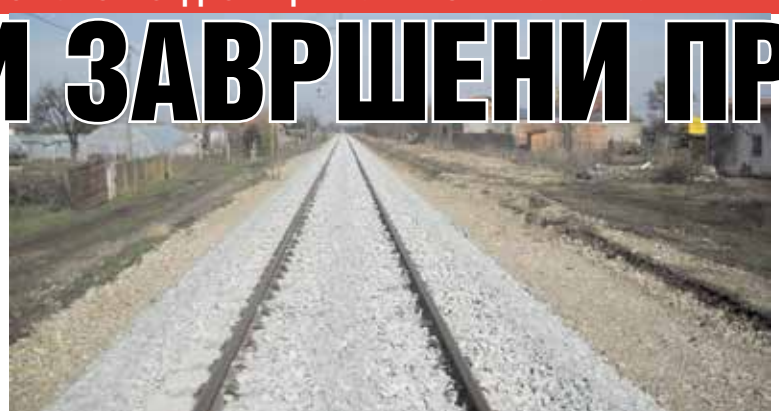
Са грађевинског аспекта методологија захвата на поменутом делу барске пруге већ је виђена. Реч је о габионима испуњених каменом који ће се насипати и сабијати до одређене коте. Није згорег поменути да је конкретно клизиште регистровано још давних 1980-их година, али је први наговештај озбиљнијег померања тла примећен у ноћи између 15/16. маја 2014. године када су Западну Србију задесиле велике поплаве. Пружна траса на изласку из станице Ражана према Косјерићу, дужине од близу 400 метара, фактички представља потенцијално клизиште – каже за „Пругу“ шеф Секције ЗОП Ваљево **Миодраг Сића Влајковић**.

-Саобраћајни институт ЦИП од лично је упознат са проблемом потенцијалних одрона на овом потезу. У наведеном случају, сав земљани материјал (насип) буквално се отцепио до чела прага. Према пројекту, санација се изводи са око 175 габиона. Тако се формира потпорни зид који се затим насипа материјалом. Наравно, у слојевима од по 60 центиметара са сабијањем и ваљањем све до предвиђене коте. На крају иде туцаник, шине, прагови...све се то лепо завари и дођу машине за регулисање колосека, реферише прекаљени ваљевски железничар са више од 30 година радног стажа у нашој компанији.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

КРЕНУЛИ ВОЗОВИ НА РЕКОНСТРУИСАНОЈ ДЕОНИЦИ МАЛА КРСНА-ВЕЛИКА ПЛАНА

РАДОВИ ЗАВРШЕНИ ПРЕ РОКА



Комисија за пријем, након детаљног прегледа стања изведених радова, уз одређене наложене мере, 1. априла отворила је за саобраћај теретних возова деоницу пруге Мала Крсна-Велика Плана. Возови ће на овој деоници, до коначног завршетка ремонта саобраћати само ноћу, у интервалу од 20 до 6 сати ујутру.

Ремонт деонице дуге око 30 километара започет је 12. октобра прошле године, а рок за завршетак радова био је 14. јун 2016. године. Судећи према досадашњој динамици изведених радова комплетан ремонт требало би да буде завршен до краја априла ове године.

- Пројектована брзина на овој деоници је 120 км/час, коју није могуће остварити због великог броја путних прелаза у нивоу чији међусобни размак није усаглашен са Законом о железничком саобраћају, који предвиђа минимални размак између два путна прелаза од два километра, каже шеф Организационе целине за одржавање пруга Пожаревац **Слободан Китановић**.

- Наши покушаји да са надлежним месним заједницама и дирекцијама два града Смедерево и Велика Плана смањимо број путних прелаза којих, иначе има 19, нису дали велике резултате. Договорено је укидање само једног путног прелаза што није довољно за остварење пројектоване брзине. Очекујемо да ће редовна брзина на ремонтованој деоници бити 100 км/час, објаснио је Китановић.

-Ремонт деонице је обухватио радове на отвореној прузи и пролазним станичним колосецима. Међутим, као и код претходног ремонта који је рађен 1982/83. године, станични колосеци у станицама Осипаоница, Лозовик, Крњево и Велико Орашје нису обухваћени ни главном оправком. Њихово изузетно лоше техничко стање прави озбиљне сметње у организацији саобраћаја. Кретање возова у овим станицама, због укрштања и састајања, извесно време ће бити ограничено на брзину од 20 км/час, навео је Китановић и додао да ОЦ ЗОП Пожаревац планира радове на побољшању техничког стања станичних колосека у поменутим станицама уз уградњу половног материјала.

Т. МЛАДЕНОВИЋ

МЛАДЕНОВАЦ, РЕСНИК, РАКОВИЦА

Појачана контрола у возовима

"Србија Воз" ће поново спровести акцију појачане контроле возних карата, у сарадњи са Сектором за инспекцијски надзор Министарства за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, у циљу спречавања појаве неплаћања карата.

Акција почиње 18. априла, у станицама Младеновац, Ресник и Раковица.

Контрола возних карата обављаће се на перонима, пре и после уласка путника у воз, и то у возовима који у јутарњим и поподневним часовима саобраћају на релацији Београд-Младеновац-Београд.

НЕЛОГИЧНОСТИ У СЕКЦИЈИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ ЧВОРА РУМА

РАДНИЦИ ПЛАЋАЈУ КАРТУ ПРИ ОДЛАСКУ НА СЛУЖБЕНЕ ИНТЕРВЕНЦИЈЕ

● Дат је налог служби финансијских послова “Инфраструктуре” за фактурисање свих услуга по друштвима ● То у пракси ствара одређене проблеме и, најблаже речено, представља нелогичност

У току је сравњивање података деобног биланса и трошкова (струја, комуналне услуге, вода) новонасталих акционарских друштава „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Воз“, „Србија Карго“ и „Железнице Србије“ад. Дат је налог служби финансијских послова “Инфраструктуре” за фактурисање свих услуга по друштвима у складу са постигнутим договором и на начин прописан елаборатом о разграничењу комуналних и других услуга. То у пракси функционисања железничког система ствара одређене проблеме и, најблаже речено, представља нелогичност.

- Један од највећих проблема је начин путовања од 1. априла ове године. Од тада радници “Инфраструктуре железнице Србије” при сваком уласку у воз морају да плате пуну цену карте, па и када морају да иду ради обављања службених задатака попут изласка на интервенције, замене, чишћење скретница и слично. Додуше, трошкови за плаћене карте накнадно ће бити рефундирани, али се овде ради о запосленима са ниским зарадама, којима плаћање карата за службена путовања представља велики издатак. С друге стране ми имамо мали број исправних друмских возила за излазак на интервенције и отклањања насталих сметњи. Уз то, смањени су и лимити за гориво, са забринутошћу истиче **Јасминка Сибинчић**, заменик шефа Секције за инфраструктуру чвора Рума и додаје да и захтев за аконтацију за ове потребе, као најједноставнији вид решења овог проблема - није одобрен.

- Сналазимо се на све начине да сметње на трају дуго, а да радници, који су на интервенцији могу финансијски поднети. Позитивна страна тренутне ситуације је висока свест запослених, да прихватају све радне задатке без поговора, који доносе приход Душтву, све с циљем побољшања материјалног стања.

Јасминка Сибинчић

Штедња - приоритетан задатак

Јасминка Сибинчић посебно наглашава да су дате смернице и конкретни радни задаци овлашћеним лицима у Секцији, чији је циљ побољшање економског и финансијског положаја. Приоритетан задатак је штедња на свим нивоима, путем строге контроле свих трошкова, дневница, паушала, прековременог рада, набавке и контроле неактивних залиха материјала (застареле машине). Задатак свих запослених је повећање радне и технолошке дисциплине, али изнад свега изградња свести о заједничким интересима у Друштву.

Схватају да само заједничким напорима, ангажовањем мимо радног времена и добром међусобном сарадњом, могу да се превазиђу нелогичности у процесу трансформације предузећа, каже **Сибинчићева**.

Наша саговорница се осврнула и на систематизацију и упоредила је са обимом посла у станицама Зворник и Брасина, где је изражен недостатак маневриста.

- У Шапцу је убрзан турнус због губитка здравствене групе отправника возова, а и старосна структура је изузетно лоша код скретничара и маневриста, који су пред пензијом и привремено или трајно немају здравствену групу. У ЗОП- у је, такође, изражен сличан проблем код пружних радника, чувара пруге – опходара и чувара прелаза. Прегледачи кола имају највећи број сати прековременог рада. За пар година биће десеткован и ЕТП, јер је старосна структура веома неповољна. На тај начин ће се чвор Рума решити технолошког вишка у складу са новим плановима смањења броја запослених у „Инфраструктури железнице Србије“, али ће без правовременог ангажовања нових млађих кадрова, последице бити много веће од тренутних уштеда. У међувремену се Секција мора припремати за остваривање редовних задатака у новонасталим условима са расположивим бројем извршилаца, оцењује **Сибинчићева** и своју тврдњу поткрепљује подацима да је тренутно распоређен 571 запослени, 5 је нераспоређених, а према систематизацији у чвору Рума треба да буде 602 запослена.

Б. РАДОЈИЧИЋ

Плаћање карте?!

> Од 1. априла ове године радници “Инфраструктуре железнице Србије” при сваком уласку у воз морају да плате пуну цену карте, па и када морају да иду ради обављања службених задатака
>
> **Јасминка Сибинчић**

ЧВОР РУМА

БРОЈ ЗАПОСЛЕНИХ РАДНИКА

РАСПОРЕЂЕНО **571**

НЕРАСПОРЕЂЕНО **5**

ПРЕМА СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ **602**

- У ШАПЦУ УБРЗАН ТУРНУС
- КОД МАНЕРВИСТА, СКРЕТНИЧАРА, ПРУЖНИХ РАДНИКА, ЧУВАРА ПРУГЕ – ОПХОДАРА И ЧУВАРА ПРЕЛАЗА СТАРОСНА СТРУКТУРА ВЕОМА ЛОША
- ПРЕГЛЕДАЧИ КОЛА ИМАЈУ НАЈВЕЋИ БРОЈ САТИ ПРЕКОВРЕМЕНОГ РАДА

Међународно саветовање „Одрживи развој и заштита животне средине“

Представљен Модел и едукациони процес запослених

”Железнице Србије“ ад су 1. марта 2016. године успешно учествовале на 4. Међународном саветовању “Одрживи развој и заштита животне средине“, које је у организацији Привредне коморе Србије, одржано на Мокрој Гори.

Ана Бјелобрк, која води одрживи развој у оквиру Пројекта за институционални развој, презентовала је рад „Модел и едукациони процес запослених у великом државном систему израдом Плана управљања отпадом у „Железницама Србије“ ад за период 2015-2017. година“. Суштина овог рада је да се кроз фазе (финансијска и социјална анализа, иницијатива и израда Плана управљања отпадом и на крају одржане едукације запосленима у „Железницама Србије“ ад) прикаже један од организационих модела за развој свести запослених и приказује запосленог као најважнијег ресурса за предузеће које има финансијских потешкоћа, а резултат је повећан приход и здравија радна средина.

У почетној фази, у Плану управљања отпадом приказани су процеси правилног управљања отпадом. Рад садржи и фотографије које запосленима боље објашњавају те процесе.

Циљ је да се развије свест код запослених и створи ефикаснији и ефективнији модел који би временом повећавао приходе Предузећу, а све то би било немогуће без коришћења економских и социјалних анализа „Железница Србије“ ад, каже Ана Бјелобрк, и додаје да је пројекат Модела и едукационог процеса подељен у три фазе.

Прва фаза је била социјална и финансијска могућност „Железнице Србије“ад у области управљања отпадом, друга фаза је иницијатива и израда Плана управљања отпадом којим је створена основа за квалитетније обављање послова управљања отпадом и једноставније сналажење са документацијом запослених који директно раде са отпадом и трећа фаза је била едукација запослених и презентација Плана управљања отпадом којом је остварена додатна едукација запослених, а и основа за стварање здравије радне средине.

Издат је и зборник радова са радом „Модел и едукациони процес запослених у великом државном систему израдом Плана управљања отпадом у „Железницама Србије“ ад за период 2015-2017. године који је успешно представљен на међународном саветовању почетком марта.

В.Г.В.

„РЕГИО ВОЗОВИ“ НА БАРСКОЈ ПРУЗИ (НЕ)РЕНТАБИЛНИ

ЦЕНА КАРТЕ НАЈВЕЋИ ПРОБЛЕМ

„Србија воз“ у прва три месеца 2016. године успео је да изгуби значајан број путника на релацији Београд - Ваљево - Ужице

Ступањем новог реда вожње на снагу, 13. децембра прошле године, кренули су и тзв. регио возови према највећим градовима југозападне Србије. Са три линије према Ваљеву и једном до Ужица, железнице су фактички створиле ново превозно средство које ће у наступајућем времену саобраћати барском пругом. Очигледно су се руководили идејом да кроз јаче цене карата и прескакање неких непоседнутих станица макар у извесној мери сачувају штадлерове електро-моторне гарнитуре. Познато је да наши људи тешко мењају стечене навике бар када је реч о путовању возом. Ентеријер нових швајцарских возова заиста је неспојив са уношењем сира у металним кантама којима је крајње одредиште Каленић пијаца у Београду. Често се дешава да управо путници са наведеним пртљагом не плате возну карту, а затим на све могуће начине избегавају кондуктера до Раковице. Са намером да доскочи таквим „муштеријама“ и успут сачува унутрашњост модерних нископодних гарнитура, „Србија воз“ успео је само у једном! Да изгуби значајан број путника на релацији Београд – Ваљево – Ужице.

Суштину проблема илустроваћемо примером из комшилука тек толико да читаоцима „Пруге“ све буде јасно као дан. Цена карте за „регио воз“ на релацији Дивци – Ваљево износи 164 динара док аутобуска карта на истој траси кошта нешто више од 90 динара. Путник који нову штадлерову композицију чека у Дивцима (најчешће) неће платити ни пребијеног динара до циља, јер врло добро зна да га железничар у плавој униформи не може избацити пре Ваљева! Регио воз се ионако после Диваца не зауставља све до града на Колубари, па путник мирне душе за нула динара стиже у Ваљево знајући да ће доћи на одредиште без претрпљене санкције. Алтернативно решење он ће евентуално тражити кроз плаћену аутобуску карту, иначе, дупло јефтинију од цене за експрес линију. Треба имати у виду да путнички воз за ову релацију житељима околних села наплаћује услугу по цени од само 64 динара. Све у свему, људи се од увођења новог превозног средства железница све радије одлучују или за аутобус или за путнички воз, док у „регио воз“ улазе искључиво са намером да се „шверцују“ до Ваљева. Знају да кондуктери немају апсолутно никакав маневарски простор за иоле оштрију реакцију на поменути безобразлук.

Ништа боља ситуација није чак и када се гледа из визуре Лајковчана који су због посла свакодневно упућени на Ваљево. Рачуница је проста. Карта у једном правцу, уколико путујете регио возом из Лајковца до Ваљева, кошта 196 динара док за аутобуски превоз на истој релацији морате издвојити тек 175 динара. Толико о нашој саобраћајној конкурентности у овом делу Србије.

Када се ова аномалија постави у контекст нешто дужих релација, читава идеја за поменуом категоријом возова постаје још апсурднија. Приватни аутопревозници из Ужица студенте пребацују до Београда по цени од 650 динара у једном правцу док „Србија воз“ исту услугу наплаћује 716 динара. Разговарајући са ваљевским љубитељима железнице о овом проблему стекли смо утисак да би већина њих моментално похрлила у штадлерове возове када би се тзв. експрес линије вратиле у категорију путничких возова. Не би, кажу, имали ништа против и да се евентуално уведу неке специјал карте макар се такав воз заустављао у још неким службеним местима кроз која, месецима уназад, само пролази. Вероватно најеклатантнији показатељ садашње „рентабилности“ експрес линија до Ваљева огледа се у чињеници да некадашњи „Беовоз“, који би недељом у 19 сати кретао ка престоници крцат студентима, данас као „регио воз“ у истом термину намакне једва 80 одсто попуњености. Таман да ништа више не споменемо, овај податак довољно је и фрапантан и алармантан.

30 ОДСТО МАЊЕ ПУТНИКА ОД БЕОГРАДА ДО ВАЉЕВА

Крцати возови у којима су студенти недељом увече стајали „једни другима на глави“ – статистички су значили валоризацију од 150 одсто попуњености. Да зло буде веће, истовремено стиже и информација у коју смо се, додуше, лично уверили а то је да ваљевски аутопревозници већ неко време укључују и ванредне поласке. Студентима је битан сваки динар, па отуда није свеједно да ли ће платити 384 динара за карту путничког воза или 484 динара за такав папир у истом штадлеровом возу „јаче категорије“. Разлика од стотину динара довољна је за скроман доручак у пекари. То су аутопревозници, очигледно укапирали, али „Србија воз“ још увек није. Уколико се тренд слабије продаје карата (30 одсто мање путника на линији Београд – Ваљево) у прва три месеца 2016. године настави и у наредном периоду, сва је прилика да ће се ускоро и пословодство ове компаније озбиљно почешати по глави...

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

РЕГИО ВОЗ

Дивци - Ваљево	164,00 динара
Лајковац - Ваљево	196,00 динара
Ужице - Београд	716,00 динара

АУТОБУС

Дивци - Ваљево	око 90,00 динара
Лајковац - Ваљево	175,00 динара
Ужице - Београд	650,00 динара

Фото: Младен Жарковић

124 км на час је максимална брзина локомотива серије 661

FACEBOOK ФОТО

НАЈЛЕПША СТАНИЦА СВЕТА

Станица Фармоса Булевар у Каосиунгу на Тајвану проглашена је за најлепшу железничку станицу. На њој се налази витраж састављен од 4.500 стаклених плоча. Ово је највећи витраж на свету који има невероватан калеидоскопски ефекат, а дизајнирао га је Нарцисус Кванљиата.

ИЗЈАВА БРОЈА

Очекујем да ћемо већ на почетку нове школске године имати обједињени јавни превоз Београда и Панчева. Радиће се на томе да "БГ воз", који сада саобраћа до Овче, продужи до Панчева.

Синиша Мали
ГРАДОНАЧЕЛНИК БЕОГРАДА

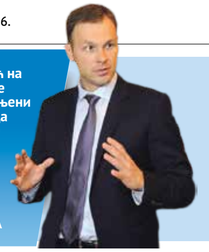


ФОТО НА ПРУЗИ

КО ВОЗОВЕ ПРЉА, ИМА ДА НАДРЉА...

Са свих 9 гарнитура БГ воза уклоњени су графити, жврљотине и налепнице са стакала. "Србија Воз" а.д. организовало је састанак са представницима града Београда - Дирекција за јавни превоз на коме се разговарало о реализацији активности на уклањању графита са прозора електромоторних гарнитура које саобраћају у систему БГ воз. На састанку није постигнут договор, тако да је уклањање реализовано о трошку "Србија Воз" а.д.

ДЕФЕКТАТОР ЛОКОМОТИВА ЖИВАН ВЕСИЋ

ДОБАР ПОЗНАВАЛАЦ ЛОКОМОТИВА

НАЈ РАДНИК ЖЕЛЕЗНИЧАР

Када се каже железничар, људи углавном помисле на машиновођу, отправника, кондуктера или прегледача кола. У широј јавности се мало зна о људима који су задужени за исправност и безбедност возних средстава и железничке инфраструктуре.

Пословођа у Сервису локомотива Макиш, Друштва „Србија Карго“ **Живан Весић** један је од многих искусних железничара који су дуги низ година провели на пословима одржавања локомотива.

Рођен и одрастао у Кусатку, селу поред пруге, где су не само чланови његове породице генерацијама били железничари, већ и већи део његових сугрђана. Весић је још као дечак знао да и ће сам бити један од њих. Тако се као по неписаном правилу, уписао на железнички смер Машинско-електротехничког школског центра у Суботици. Од 1979. године ради на одржавању локомотива.

Према речима његових претпостављених један је од малобројних дефектатора локомотива. Весић је, кажу, максимално посвећен послу, одговоран и марљив радник са великим знањем, на кога се може у сваком тренутку рачунати, без обзира које је доба дана или ноћи. Сваке године, у ноћи промене железничког реда вожње, уколико је то потребно, он стоји на услузи.

- Посао дефектатора је, пре свега одговоран, али у исто време и врло креативан и занимљив. Своје вишедеценијско искуство које сам стекао на овим пословима увек радо преносим млађима. Да би један мајстор постао дефектатор потребно је најмање пет година озбиљног рада. Наша струка захтева стално усавршавање, а сарадња са браварима је од великог значаја, каже Весић и додаје да се још сећа када је као приправник успешно обавио први задатак. Била је то оправка пригушнице што му је дало поуздање и мотивисало га на даљи рад.

-Дефектирање кварова је велики изазов, јер се због модификације локомотива јављају нове врсте кварова. Без обзира на велику љубав према посао, није увек лако. Има много лепих тренутака које сам провео радећи са колегама, али један догађај ћу памтити док сам жив.

-Било је то, пре петнаест година, када смо колега и ја кренули пут Ресника да отклонимо квар на локомотиви која је била у саставу теретног воза дугог 600 метара. Брзо смо, делимично отклонили квар, јер нисмо имали неопходан резервни део. Било је потребно допремити локомотиву до Макиша како би се оправка у потпуности обавила. Кренули смо са машиновођом и већ на првом ограничењу схватили да воз не кочи. Композиција се све више убрзавала достигавши, уз кочење локомотиве, убрзање од 70 километара на сат. Драма је трајала све док помахнитали воз није ушао у Ранжирну станицу где је заустављен захваљујући присебности колега из парка А који су успели да га зауставе на свега сто метара од другог воза који се састојао од цистерни. Читавих пола сата смо гледали смрти у очи, јер нисмо видели никакву могућност спаса. Терен је био стрм и нисмо се усудили ни да искочимо из воза. Колеге које су спречиле трагедију биле су награђене, а захваљујући нашим тадашњим непосредним руководиоцима, колега и ја смо остали на послу. Највише нас је тада болело што смо тућом кривицом умало изгубили животе, а затим из управе предузећа добили решења о удаљењу са посла. Ипак, неправда је исправљена, јер је утврђен пропуст других служби, прича се Весић и каже да посао увек носи ризик и да овај догађај није оставио негативне последице на његов рад и однос према колегама.

-Тешка времена у нашој држави одразила су се и на железницу. Оптимиста сам и надам се да ће се временом стање стабилизовати на свим пољима. Својим колегама бих поручио да буду стрпљиви, да се надају бољим данима, да избаце из себе негативну енергију. Железничари треба увек да остану то што јесу и да чувају праве вредности и железничку солидарност по којој су познати. У животу је највредније здравље и поштовање других. Част и поштење су на првом месту, тако сам васпитаван и тако сам учио своју децу. За успех је важно стално усавршавање и улагање у себе, истиче наш саговорник.

Весић живи са супругом **Драганом** и сином **Вељком**, учеником четвртог разреда средње Железничке школе, смер машиновођа у нужном смештају у кругу Ранжирне станице Макиш.

Т. МЛАДЕНОВИЋ

ЈЕЛА ЧУРЛИЋ МИЛОВИЋ, ОТПРАВНИЦА ВОЗОВА

ШАРМ ИСПОД ЦРВЕНЕ ШАПКЕ

НАЈ ЛЕПША ЖЕЛЕЗНИЧАРКА

Колеге железничари: Јела је одличан радник, вредна и предана мајка и супруга

Свако ко је бар једном прошао кроз железничку станицу Витановац морао је да запази шармантну црнку са црвеном шапком, коју, осим лепоте, краси и љубазност, али и одговорност према послу. Све позитивно стопило се у лик отправнице возова **Јеле Чурлић Миловић**, која годинама обавља посао отправника возова у станици Витановац. Житеље овог краја то не чуди, јер знају да титуле из старе железничке породице.

Њен отац **Градимир** пензију је стекао радећи као помоћник машиновође у Краљеву, па се тако у Јели спонтано и неприметно стварала привржености железници. Иако носи црвену шапку и лопарић, срце је поклонила машиновођи **Илији Миловићу** и са њим је изродила троје деце. Најстарији је син **Александар** (8) и ћерке **Александра** (6) и **Ана** (3).

Колеге железничари и људи који је познају о Јели имају само речи хвале и поштовања. Кажу да је одличан радник, вредна и предана мајка и супруга.

- Није ми лако, а то зна свака запослена жена, поготово која ради у турнусу као ја. Други тешко схватају да ми дан почиње у пет ујутру, а завршава се око десет увече без предаха. Када радим, имам велику помоћ од родитеља и сестара, који ми у одређеним периодима причувају децу, али се трудим да сваки могући тренутак проведем са њима, каже **Јела**. Наводи да много ради са децом и да их врло рано учи да читају и пишу. Примера ради сина је са четири године научила основама писања и читања, а сада то ради и са најмлађом ћерком.

- Породица је за мене увек на првом месту, али одмах иза је мој посао који много волим. Не бих га мењала ни за шта на свету. Без обзира колико је напорно и одговорно бити отправник возова, поготово што сам жена, ни једног трена се нисам покајала. Надам се да ћу са црвеном капом дочекати и пензију, истиче наша саговорница.

Ипак, још је рано говорити о томе, јер Јела има око 12 година стажа. По завршетку школе 2004. године почела је да ради као отправник у станици Матарушка Бања, а касније у станици Витановац и повремено у Губеревац, где се и данас налази. Задовољна је условима рада у станици, а све позитивне упућује шефу **Ђорђу Микарићу** и колегама који су учинили много тога на срећивању станичне зграде.

- Све ово што се види је дело мојих колега. Од кречења до најфинијих занатских радова, све су сами урадили. Чак су пре три године и столарију промењени. Добри су железничари и добре колеге, имају и златне руке да направе овако нешто. Почетком јуна прошле године сами су озидали чесму поред станице. Ово је добар и сложан колектив где се сви уважавамо и ценимо, што је идеалан рецепт за бољитак у раду и животу, истиче Јела.

Једино није задовољна редовитошћу саобраћаја возова последњих годину дана, што негативно утиче и на радниче и на путнике.

- Таман навикну људи на редовне возове и с пуно поверења се врате железничком превозу, деси се нешто што узрокује отказивању полазака и онда морамо све испочетка. Сада је и теже вратити поверење, јер мора да прође више времена како би се уверили да је ово био изузетан случај и да се више неће поновити, објашњава Јела. Она не крије наду да ће и ова пруга бити ремонтована и електрифицирана, с обзиром на дата обећања, чиме би се повезала са Коридором 10, а то би пуно значило и за цео краљевачки чвор.

Ово је сан који Јела често сања и нада се да ће доживети да макар један дан ради на електрифицираној прузи. Ако не она, онда би желела да бар једно од троје деце пође њеним стопама и досања њен сан.

Ј. МИНОВИЋ

Јела Чурлић Миловић

12 ГОДИНА РАДНОГ СТАЖА ИМА ЈЕЛА ЧУРЛИЋ МИЛОВИЋ

Најважније: породица и посао

Породица је за мене увек на првом месту, али одмах иза је мој посао који много волим

Јела Чурлић Миловић, отправник возова у станици Витановац

МОМЧИЛО ИГЊАТОВИЋ ИЗ РАДИОНИЦЕ „ГАНЦ“

МАЈСТОР СВОГ ЗАНАТА

НАЈ РАДНИК ЖЕЛЕЗНИЧАР

Загарантована срећа

Рад и дружење са пријатељима и драгим особама су оно што бих препоручио свима, јер је онда срећа загарантована

Момчило Игњатовић, ВКВ бравар

Ентузијазам и велика љубав према железници више од три деценије извор су неисцрпне енергије ВКВ бравара на одржавању возног парка у београдској Организационој јединици за текуће и инвестиционо одржавање путничких кола-„Ганц“ **Момчила Игњатовића**, званог Дивљак. Иако је на крају радног века он са истим жаром наставља да обавља радне задатке и много више од тога.

Захваљујући његовом дугогодишњем радном искуству и позитивном приступу послу, у овој радионици се од 14. марта Кутроф дизалицама обавља дизање ДДам кола, што до сада није био случај.

За само две недеље, од како се започело са новим технолошким процесом рада скидања осовина на колима којима се превозе аутомобили, уштедело се око 500 хиљада динара. „Србија Воз“, иначе, има 21 ДДам кола на којима је једном годишње неопходно обавити контролни преглед што ће годишње донети уштеду од око 2,1 милион динара.

- Када су ме претпостављени питали да ли постоји могућност да се у нашој радионици обави дизање кола за превоз аутомобила, нисам оклевао ни секунд, одмах сам потврдно одговорио. Исто тренутка сам имао визију како да то треба да се ради и био сигуран да ће успети, каже с нескривеним задовољством **Игњатовић**.

- Изнашли смо могућност подизања ДДам кола уз помоћ дизалица носивости до 25 тона и то је од великог значаја за будући рад „Србија Воза“. Сада се кола оправљају одмах након олиставања и нема чекаања и изгубљених кол дана. Сада нису потребни тендер за оправку и транспорт, јер више не морамо да плаћамо другим радионицама, које су припале другим предузећима за оправке као што су годишњи контролни прегледи и друге интервенције које изискују развезивање постоља од сандука кола. Нова технологија коју смо усвојили омогућава нам праћење, контролу и замену масти на осовинским лежајевима што је раније, такође, обављано у другим радионицама, навео је **Игњатовић**.

- Не стидим се свог надимка Дивљак, већ напротив, поносан сам што ме тако зову. У „Ганцу“ готово да нема ни једног радника, а да нема надимак у складу са темпераментом онога који га носи. Ми се, једноставно, на тај начин ословљавамо, а многи од нас и не знају другима права имена, објаснио је овај железничар старог кова.

Игњатовић има 55 година живота и пуне 34 године радног стажа на железници где, од како се запослио, није мењао организациону јединицу. На посао путује из Младеновца.

- Железница је моја друга кућа, растао сам у породици железничара, поред очуха који је био запослен у старој ложионици у Београду. Када бих поново бирао опет бих, без размишљања, изабрао исто. Много времена проводим са колегама и ван радног времена. Волим да помогнем, увек се радо одазивам када је некоме од мојих пријатеља потребна помоћ, каже **Игњатовић**.

- Рад и дружење са пријатељима и драгим особама су оно што бих препоручио свима, јер је онда срећа загарантована. Много сам поносан што су ме у мом крају прогласили за најбољег деду, јер увек испуњавам жеље своје двогодишње унуке Сташе, са искрама у очима вели овај скромни железничар и додаје да нема неостварених жеља иако година нама није био на одмору и још нема решено стамбено питање.

Игњатовић је подстанар и сваког месеца, од своје скромне плате, издваја 70 евра за киријy.

Т. МЛАДЕНОВИЋ

34 ГОДИНЕ РАДНОГ СТАЖА ИМА МОМЧИЛО ИГЊАТОВИЋ

Thales група уводи европски систем за контролу возова (ETCS Level 2) у Мађарској

Karl Schnabl / Sándor Vajda

Последњих година, широм света су успешно пуштене у рад железничке линије са европским системом контроле возова ETCS ниво 2. За многе друге железничке оператере, ETCS нови 2 је још увек у фази увођења као будући систем контроле возова. Мађарска државна железница се такође све више фокусира на коришћење система ETCS нивоа 2 и спроводи уградњу шинског прибора са системом ETCS нивоа 2 у укупној дужини од 500 км. Компанија Thales може да се похвали бројим успешно реализованим пројектима уградње ETCS система што је чини најпогодинијом за значајан допринос у увођењу система ETCS нивоа 2 у Мађарској. Чланак представља текуће пројекте уградње система ETCS нивоа 2 у Мађарској и описује изазове са којима се компанија сусретала у току радова.

Слика 1: Железнички чвор Székesfehérvár станица

1 Увод

Традиционални национални систем контроле возова на главним железничким линијама Мађарске државне железнице (MÁV) је EVM систем контроле возова. EVM се базира на преносу сигнала преко електромагнетног поља које се формира на шинама. Пренос сигнала у колу за сигнализацију се одвија у оквиру фреквенцијски модулираног носиоца од 75Hz. Један недостатак овог система је велики губитак електричне енергије која подразумева мали обим информација. Поред тога, коришћење овог система обично значи да је брзина кретања возова ограничена на 120 km/h. Због тога, између осталог, MÁV има потребу да успостави заменски систем контроле возила у складу са садашњим технолошким дометима. Електрични систем контроле возова – ETCS ниво 2, који је у међувремену значајно развијен, стиже у правом тренутку за уградњу на пругама Мађарске државне железнице.

Компанија Thales има дугогодишње искуство са увођењем система ETCS нивоа 2 и изградњом железничких пруга за овај систем. Њихова претходна искуства укључују рад на железничкој прузи Berli – Hale/Lajpcig, тунел Lotschberg у Швајцарској (видети [1]), Холандској брзој прузи (Брза железничка линија Zuid), Железничкој прузи која повезују север и југ у Саудијској Арабији (видети [2]), на разним пројектима изградње брзих пруга у Шпанији, на изградњи нових линија и као радове на постојећим конвенционалним линијама у Аустрији (видети [3]), уз друга ангажовање, пример у Турској, Данској, Румунији (видети [4]) и Пољској.

2 Почетак уградње система ETCS нивоа 2 у Мађарској

Први електронски систем поставница компаније Thales пуштен је у рад у Мађарској 1997. године на станици Hegyeshalom. Од тада су успешно реализовани други железнички пројекти у Мађарској, за MÁV (Мађарске државне железнице AG), GySEV (Győr-Sopron-Ebenfurt Railway AG) као и за BKV (Budapest Transport Privately Held Corporation AG).

Увођење ETCS система у Мађарској је започело на железничкој прузи Hegyeshalom – Будимпешта. 2005. године је први пут отворен прекогранични саобраћај на линијама опремљеним ETCS системом. Након тога, друге деонице мађарских железничких пруга су опремљене са системом ETCS ниво 1 (Hodos – Zalacséb-Salomvár). Током увођења система ETCS 1, Мађарске државне железнице су успеле да стекну драгоцено искуство у раду са ETCS системом, које су касније могли да искористе у испуњавању захтева на имплементацији система ETCS ниво 2. Више информација о увођењу ETCS-а у мрежу мађарских железничких пруга и основна разматрања у овом погледу описана у одељку [5]. Први пројекти са системом ETCS ниво 2 у Мађарској су најављени 2011. године. У питању су биле следеће железничке линије:

- Bajánsenye - Boba
- Ferencváros - Székesfehérvár
- Szajol – Püspökladány

Следећих 6 тендера уследило је 2013. године за доле наведене железничке линије:

- Ferencvaros - Kőbánya - Kispest
- Gyoma - Békéscsaba - Lökösháza
- Kőbánya - Kispest - Monor
- Monor - Szajol
- Station Székesfehérvár
- Szajol - Gyoma

Са овим је укупна дужина железничких пруга (у већини случају двоколосечних) које су пуштене у рад са уграђеним системом ETCS нивоа 2 достигла 500 км. Наручилац свих ових пројеката била је Национална компанија за развој инфраструктуре.

3 Преглед пројеката компаније Thales на имплементацији система ETCS L2 у Мађарској

Захтеви разних пројеката који су додељни компанији Thales се преклапају у више области. У зависности од постојећег колосечног прибора, стања у коме се налази предметна пруга као и околности у којима су такве пруге пуштане у рад настале су значајне разлике у решењима који су реализовани. Испод су представљене железничке пруге које је реализовала компанија Thales и описане су њихове разлике.

3.1 Szajol – Püspökladány

Железничка пруга Szajol – Püspökladány дуга је 66 км и део је важне међународне железничке линије која повезује Мађарску са Украјином или Румунијом. Поред радио командног центра (RBC) – биће коришћен AITrac 6481 тип Thales RBC центра – пет система поставница биће модернизовано и замењено новим системом електронских поставница. Биће постављен Thales ELEKTRA 2 (LockTrac 6131) систем поставница који је већ много пута коришћен у Мађарској. На станици Püspökladány биће формиран модерни контролни центар за ту релацију. Биће премљен интерфејс за будући суседни радио командни центар (NRBC). Извршење инсталације бализа за ове линије биће додељено уз други пројекат.

3.2 Bajánsenye – Boba

Деоница дуга 101 км на релацији Bajánsenye - Boba чини део Коридора V Трансевропске мреже (TEH мрежа). Приликом извођења овог пројекта, компанија Thales ће систем ETCS ниво 2 повезати са постојећих 13 поставница. За предметне поставнице биће реализовано проширење интерфејса између поставнице и радио командног центра. Поставнице које ће се уграђивати у оквиру овог пројекта су типа ELEKTRA 1. Поред тога, велики број раскрсница биће интегрисан у ETCS систем. На јужном крају пруге, у близини границе са Словенијом, деоница пруге биће опремљена системом ETCS нивоа 1 (укључујући конверзију дела постојеће пруге на којој је уграђен систем ETCS нивоа 1). Радио командни центар биће интегрисан у контролни центар у месту Zalaszentiván.

3.3 Gyoma – Békéscsaba – Lökösháza

Железничка пруга Gyoma – Békéscsaba – Lökösháza је део Коридора IV трансевропске мреже TEH. Ова пруга полази из Дрездена до Братиславе/Беча па преко Прага и Будимпеште стиже до места Арад у Румунији. Током извођења овог пројекта, биће реализована изградња радио командног центра, уградња бализа и нових поставница (типа ELEKTRA 2) и као и интеграција раскрсница у нивоу. Даље, на овој деоници пруге биће уграђен систем ETCS ниво 1 на источном крају линије (према државној граници са Румунијом) а прелаз са NRBC центром на западном крају. Ова деоница је дуга 36 км. У згради Békéscsaba станице биће инсталиран модеран контролни центар којим ће се управљати поставницама као и за смештај RBC.

3.4 Kőbánya - Kispest - Monor

Ова линија се такође налази на коридору IV Трансевропске мреже. Дуга је 70 км и на њој ће бити интегрисано пет поставница. Три поставнице су типа Thales ELEKTRA 1, а једна ће бити типа Thales ELEKTRA 2. Пета поставница биће релејна поставница типа DOMINO 70 компаније Integra-Signum). NRBC прелази су предвиђени на оба краја ове деонице.

3.5 Station Székesfehérvár

Székesfehérvár station (видети слику 1) се налази на важној раскрсници на којој се коридор V Трансевропске мреже сусреће са неколико других железничких пруга. Изградња система ETCS ниво 2 за подруче Székesfehérvár станице је наложена током модернизације целокупног контролног система. Сва подручја укрштања за три постојеће поставнице (две електромеханичке поставнице и једна релејна поставница) биће интегрисана у заједничку електронску поставницу. Инсталација поставнице ће укључивати постављање око 90 тачака и 140 сигнала. NRBC прелаз биће изграђен северно од станице.

4 Опис решења система ETCS ниво 2 из компаније Thales

Компанија Thales је у могућности да надограђује обимно искуство стечено на бројним крупним пројектима уградње система ETCS ниво 2. У овом контексту, значајни су налази који се тичу интероперабилности великог броја добављача ETCS OBU уређаја (On Board Units - OBU). Упркос опсежном искуству компаније Thales и спецификацијама предвиђеним за ETCS системе, због специфичности примене ETCS система и питања које треба узети у озбир у погледу националног система контроле возова, пред оператером се поставља велики изазов у погледу сваке иницијалне имплеементације система ETCS ниво 2. Почетна подлога за ETCS ниво 2 Мађарске државне железнице (MÁV) је формирана, између осталог, решењима које је компанија Thales применила на аустријској савезној железници (OBB), Немачкој железници (DB) и Швајцарској савезној железници (SBB). Упркос бројним аналогијама са већ реализованим решењима, појавила се потреба за значајним даљим функционалним развојем решења за мађарски систем. Та спорна питања можемо сумирати по основним областима:

- Разматрање додатних функционалности које су претходно остварене кроз мађарски 75Hz-track-code (нпр: безбедносне реакције приликом повреде интегритета путање кретања воза)
- Разматрање разлика у сингализирању (пре свега се односе на захтева за маневерским сигналима)
- Спровођење смањења брзине у близини расрксница у нивоу уколико нису у потпуности заштићене (помоћу ETCS привременог ограничења брзине (TSR))
- Утицај који имају дати сигнали за услове заустављања које прописује MÁV
- Утицај спецификација која се односе на планирање позиција бализа
- Интеграција деоница пруге које су заштићене са MÁV-75Hz блоком а чији је сигнални статус у поставници непознат
- Интеграција релејне поставнице (тип DOMINO) за који до сада није обезбеђен било какав електронски интерфејс
- Конкретни захтеви оператера у погледу времена надзора радио конекције између RBC и возила
- Адаптације и проширења корисничког интерфејса радио командног центра у складу са симболима који MÁV уобичајено користи
- Текстуалне поруке

Поред описаних побољшања функционалности, а услед интеграције система, настали су следећи захтеви:

- могућност даљинске рачунарске контроле (у центру са контролу саобраћаја у Будимпешти или на другим локацијама)
- даљински приступ дијагностичким информацијама система
- проширење NBRC интерфејса у складу са ситуацијом коју намећу суседни системи
- спровођење адаптација у областима постојећих контролних система који су у функцији

5. Специфичне мађарске функције за Европски систем контроле возова нивоа 2 (енгл. ETCS)

Током увођења новог система контроле возова руковалац се и даље ослања на постојећа и утврђена правила рада. Наравно, неопходне адаптације / допуне упутствима за руковање су прихваћене од стране руковаоца, међутим основна правила рада се не могу мењати. Осим тога, додатни захтеви су дефинисани према локалним условима, као и уређење тополошких елемената који су од значаја за радио-командни центар (енгл. RBC). У већини случајева ово се не може мењати произвољно, јер, баш као и раније, изградња објеката система скретница мора бити у складу са националним прописима планирања. То значи да се основна функционалност радио-командног центра и, под одређеним околностима, такође и функционалност система скретница морају модификовати. Оно најважније од свега што је пронађено током анализе мађарских захтева и околности је детаљно описано у следећим поглављима.

5.1 Уређење заменске деонице колосека

Осим ретких изузетака, заменска деоница колосека главног сигнала компаније MAV се налази непосредно после положаја сигнала. То значи да се сигнал за заустављање шаље чим прва осовина воза прође сигнал. Из перспективе Европског система контроле возова проблем је у томе што у тренутку када воз пролази сигнал за заустављање, због одступања у погледу локализације, позиција воза може бити „претпостављења" од стране воза чак и пре сигнала. Из безбедносних разлога, током трајања сигнала за заустављање, сигнал за условно принудно заустављање (енгл. CES) се шаље од стране радио-командног центра јединици у возу (енгл. OBU) (односно самом возу), што често доводи до нежељене аутоматске употребе кочница за случај опасности, посебно са возовима који се споро крећу. Да би се решио овај проблем две могућности су разматране. Или се сигнал за заустављање шаље од система скретница до радио-командног центра са закашњењем, или референтна локација за одговарајућу позицију воза мора бити померена напред. Будући да је из безбедносних разлога кашњење поруке за заустављање проблематично, друга опција је изабрана. Уместо физичког положаја сигнала радио-командни центар шаље подесив положај сигнала померен напред за одређену удаљеност од јединице у возу и представља референтну локацију условног принудног заустављања. То значи, да сигнал за заустављање активиран од стране воза у покрету не доводи до аутоматског кочења.

5.2 Нарушавање интегритета железничке трасе

Традиционални систем контроле возова мађарских железница пружа непрекидни надзор возова. Информације се преносе до опреме возила (локомотиве) путем кодираних кола за сигнализацију дуж колосека. Самим тим и интегритет безбедносне железничке трасе је такође под надзором, када је воз већ у оквиру железничке трасе. Овај надзор се завршава потпуним напуштањем железничке трасе и садржи све услове који би довели до грешаке у погледу сигнала за заустављање послатог од стране сигнала за покретање. Ово такође укључује ручно заустављање, као и помоћно напуштање трасе од стране даваоца сигнала. Нарушавањем интегритета железничке трасе дотични воз мора бити доведен у стање мировања, чак и ако је већ прошао сигнал за покретање дотичне трасе. Ово је уједно и очекивање у погледу Европског система контроле возова. На основу функција за контролу кодираних кола за сигнализацију дуж колосека који већ постоје у ELEKTRA систему скретница, такво понашање се може поново спровести за возове под контролом Европског система контроле возова нивоа 2. Статус интегритета железничке трасе може бити одвојен као статус од система скретница и послат радио-командном центру. Из овога произилази да радио-командни центар може послати сигнал за хитно заустављање дотичном возу.

5.3 Путни прелази у нивоу

Баш као и скоро све пруге у Мађарској, пруге Европског система контроле возова које ће обезбедити компанија Thales такође укључују сигурносна постројења путних прелаза (или путне прелазе у нивоу). Будући да због техничких спецификација Европског система контроле возова, процедура разматрања путних прелаза није прописана, мађарска државна железница је дефинисала ову процедуру у погледу путних прелаза на основу искуства стеченог на пругама Европског система контроле возова нивоа 1, а затим је исту проширила на увођење Европског система контроле возова нивоа 2. Одлучено је да се путни прелази обезбеде и заштите на пругама (на блок систему) са пружним бализама слично обезбеђивању пруга Европског система контроле возова нивоа 1 (види Слику 2).

Путни прелази у близини станице морају да буду заштићени од стране радио-командног центра (види Слику 3). У оба случаја заштита се остварује преносом TSR пакетног преноса (Привремено ограничење брзине). У зависности од статуса путног прелаза, 30м пре или после путног прелаза шаље се TSR наредба возилу са 15 km/h (касније означено као TSR 15) или 120 km/h (касније означено као TSR 120).

Уколико путни прелаз не може да заштити друмски саобраћај, онда се TSR 15 примењује. Уколико је путни прелаз у стању да заштити друмски саобраћај, али се услови за повећану брзину не могу остварити, онда се користи TSR 120. Ако су испуњени сви услови за повећану брзину, никакво ограничење брзине није потребно. Због кашњења у погледу система, раздаљине између контаката активације за путне прелазе морају бити испланиране, тако да се испуне сви услови на време. То значи да путни прелаз мора бити затворен (заштићен), пре него што воз покрене кочење као резултат смањења брзине (са TSR 15 односно TSR 120). Ово се може постићи на прузи са одговарајућим планирањем растојања контаката за активирање и пружним бализама са одговарајућим променљивим TSR порукама.

Унутар станице сигнал који покрива простор мора такође јасно показати да ли је путни прелаз у нивоу још увек незаштићен. Стога се мора осигурати да се TSR порука (смањење брзине) може пренети на време. Како би се ово постигло, TSR 15 и TSR 120 се увек шаљу возу заједно са ауторизацијом кретања (енгл. MA) већ додељеном и избрисаном након што су испуњени релевантни услови. Овај метод осигурава да се у случају прекида радио везе ограничење брзине и даље одржи. За постојеће пруге то може да значи, да контакти за активирање путних прелаза у нивоу морају бити премештени на већу удаљеност од путног прелаза.

5.4 Текстуалне поруке

Према спецификацији захтева мађарске државне железнице, функција мора бити обезбеђена за руковаоца радио-командног центра, са којом он може да дефинише и избрише положаје за текстуалне поруке у топологији колосека. Ове поруке могу бити фиксне или се могу слободно дефинисати. Ако воз пролази ове положаје, одговарајућа порука мора да се пренесе до јединице у возу (односно самог воза) од стране радио-командног центра. Са овом функцијом допунске информације које нису од значаја за безбедност могу бити послате машиновођи.

5.5 RBC - RBC прелаз

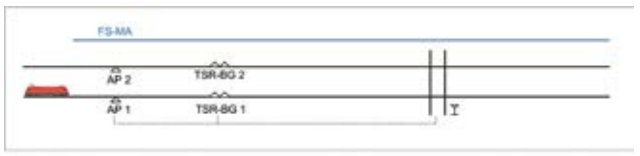
Већ са првим пројектима Европског система контроле возова нивоа 2 у Мађарској, RBC- RBC прелази би требало да се реализују између суседних радио-командних центара. Стога, две главне теме морају да се разраде заједно са клијентом и произвођачем NRBC система. С једне стране, јединствен приступ мора бити дефинисан у погледу RBC-RBC интерфејса у Мађарској. С друге стране, метод контролисања ограничења брзине због путних прелаза у близини NRBC границе мора да се одреди. Одлучено је да се обавезно поставе NRBC границе на положају блок сигнала (види Слику 4) или сигнала доласка. Уз то, прелаз у оквиру области станице ће се избећи и недвосмислена RBC- одговорност ће бити постигнута. Статус путних прелаза у нивоу би требало да буде узет у обзир од стране радио-командног центра који је преузео контролу над возом и пренет до NRBC путем TSR.

5.6 Време надзора радио везе између радио-командног центра и возила

За коришћење Европског система контроле возова неопходно је успоставити националне вредности које дефинишу основне параметре система и ограничења специфичних за руковаоца. Једна од најважнијих националних вредности је вредност T_NVCONTACT. Ова вредност одређује након ког временског периода мора доћи до сигурносне реакције у одсуству радио порука од стране јединице у возу (од стране самог воза). Спецификација Европског система контроле возова даје сваком руковаоцу могућност да дефинише ову вредност у распону од 1с до 255с, међутим, не даје никакве експлицитне препоруке о томе како би требало да се утврди ова вредност. Европске железнице обично користе вредности између 40s и 60s. У својој спецификацији захтева корисника за Европски систем контроле возова компанија MÁV је захтевала реализацију са 30s. Услед анализа руковаоца извршених касније узимајући у обзир дозвољено време одговора система у погледу грешке путног прелаза (видети поглавље 5.3) односно интегритета железничке трасе (видети поглавље 5.2) ова вредност коју је утврдила компанија MÁV је доведена у питање и препоручено је смањење на 18s.

5.7 Деонице блок система са Европским системом контроле возова нивоа 2

На скоро свим главним MÁV пругама деонице блок система су заштићене помоћу аутоматских блок система са подешеним колима за сигнализацију дуж колосека на 75Hz. Они су одговорни за задатке непрекидног система контроле возова као и за јасне поруке колосека. У складу са захтевима пројекта, контрола возила Европског система контроле возова се врши на основу додатног система бројања осовина због могућих недостатака јасних порука колосека ових система. За ово, компанија Thales користи систем бројања осовина AzLM (Tip FieldTrac 6315) који је већ успешно имплементиран у многим земљама. Информације у погледу откривања заузетости колосека се сигнализирају суседном електронском систему скретница системом бројања осовина. Као резултат ових стања заузетости и уз помоћ информација блок статуса (нпр. блок правац) систем скретница врши процену стања сигнала за систем Европског система контроле возова, која контролишу одобравање ауторизације кретања од стране радио-командног центра. Посебан изазов је била емулација постојећег допустивог кретања (кретање више од једног воза у блок деоници) на MÁV блок систему, који због обавезујућих спецификација Европског система контроле возова не може бити потпуно повраћен.



Слика 2: Заштита путних прелаза на пружном блоку

Слика 3: Заштита путних прелаза на подручју станице

Слика 4: Прелаз воза који се креће уз помоћ радио-командног центра на суседни радио-командни центар (NRBC граница)

Слика 5: Детаљ из сценариа Европског система контроле возова нивоа 2 (Дијаграм активности Европског система контроле возова)

5.8 Посебна својства за повезивање DOMINO релејних система скретница

Као што је већ поменуто у Поглављу 3.4, релејни систем скретница типа DOMINO 70 би требало да буде повезан са радио-командним центром за пругу Kőbánya-Kispest-Monor. Недавно развијен систем компаније PROLAN ће се користити за ово, који безбедно користи и обрађује информације потребне за Европски систем контроле возова (првенствено стања сигнала и тачака) од DOMINO релејних модула у складу са CENELEC SIL - 4, тако да су оне доступне на интерфејсу радио-командног центра на исти начин као и стања електронског система скретница.

6 Реализација пројекта

6.1 Захтеви система – MÁV спецификација захтева Европског система контроле возова

Основ специфичних захтева компаније MÁV је спецификација захтева корисника коју је сачинила компанија MÁV у вези са системом уређаја колосека Европског система контроле возова нивоа 1 и нивоа 2. Такође у документацију захтева везаних за пројекат укључено је следеће: текст позива за јавно надметање, графички планови и технички описи. На основу овога, компанија Thales је осмислила захтеве система за мађарски систем уређаја колосека Европског система контроле возова нивоа 2 и обрадила их у облику оперативних сценариа Европског система контроле возова.

6.2 Сценариа Европског система контроле возова

Сценариа Европског система контроле возова су описи захтева моделовани у SysML (Систем за моделовање језика), који обрађује све релевантне оперативне секвенце на такав начин, да су понашање, као и комуникација свих делова система Европског система контроле возова нивоа 2 приказани текстуално (путем дијаграма активности) или графички (помоћу дијаграма тока) у облику који клијент може схватити. Компоненте система су са једне стране, технички системи енгл. RBC, NRBC, OBU, системи скретница, путни прелази као и људски „системи", као што су руковалац и машиновођа. У изабраном приказу компоненте система (играчи) су у колонама, радње у редовима, а логичке везе су означене стрелицама. Оперативне секвенце су стога формулисане као ланац акција и реакција које заједно формирају сценарио. Слика 5 приказује извод из једног од сценариа. У пракси, приказ у виду сценариа се већ показао позитивно у другим пројектима.

6.3 Радионице за клијенте

Радионице су одржане у редовним интервалима с циљем разјашњавања захтева или представљања решења. Представници компаније MÁV и овлашћени планери су позвани на те састанке. Сценариа Европског система контроле возова која су поменута у тачки 6.2 су коришћена као основ за дискусију. Разговарало се о многим предметним областима као што су на пример оперативно и техничко понашање радио-командног центра, опције пројектног планирања, уградња пружних бализа, итд. Резултати радионица су обухваћени разним документима. Већи део резултата је укључен директно у сценариима, док је остатак обухваћен кћиним пројектног планирања, документима планирања или документима одржавања.

6.4 Интеграција система, испитне активности и лабораторија

Сви кораци испитивања преклапања радио-командног центра и система скретница се обављају у лабораторији комплетног система компаније Thales у Аустрији или у лабораторији компаније Thales за испитивање у Будимпешти. Ови тестови су основа за валидацију и стручне процене комплетног система уређаја колосека. Они су засновани на појединачним подсистемским испитивањима која су претходно обављена (електронски систем скретница, радио-командни центар, кориснички интерфејс радио-командног центра, DOMINO – систем адаптације, итд.).

Да би се обавила испитивања целокупног система, неколико испитних објеката се изградило, од којих сваки укључује један радио-командни центар, неколико система скретница и комплексно окружење испитивања. За испитивање DOMINO-система адаптације додатна симулација учинка DOMINO релејног система скретница је реализована на једном од испитних објеката.

Један од основних циљева испитивања целокупног система је да се изграде сви системи који су укључени што је потпуније могуће и слично каснијем раду на терену, како би се омогућило испитивање комплетног система што је свеобухватније могуће пре инсталације на терену. Као резултат тога, тестови са стварним возовима (возовима у покрету) могу бити сведени на апсолутно неопходан обим. Поред тога, погодност система за рад на пругама у функцији може да се процени. Један од главних доприноса овом је што тачнија симулација кретања возова и понашања железничке опреме Европског система контроле возова (јединице у возу). На срећу, за реализацију сложених испитних окружења Thales Аустрија може имати користи од бројних искустава из ранијих пројеката (за SBB, ÖBB, као и на пример шпански пројекти).

6.5 Теренско испитивање

Реализације пројекта су већ увелико напредовале, а имплементација захтева пројекта је завршена и тренутно се испитује целокупан систем.

Теренско испитивање је започето и одвија се на релацији Bajánsenye – Boba. Суштина теренског испитивања је покривање сценариа Европског система контроле возова. За успешно теренско испитивање битно је следеће: завршена изградња GSM-R система на испитној деоници, координирани тастери за утврђивање аутентичности за RBC-OBU комуникацију испитних возила, завршетак уградње железничких бализа на испитној деоници и монтажа надоградње софтвера за оперативне системе скретница битних за интерфејс Европског система контроле возова нивоа 2. Компанија Thales са сигурношћу очекује успешно теренско испитивање.

7 Кратак преглед и будући изгледи

Тренутно је скоро 500 км железничких пруга у Мађарској опремљено Европским системом контроле возова нивоа 2 (види слику 6 - Тренутни пројекти пруга Европског система контроле возова нивоа 2). Од тога је за око 270 км ангажована компанија Thales. У блиској будућности се очекује проширење железничке мреже компаније MÁV нивоа 2 од Будимпеште до Београда (мађарско-српска граница).

Упркос високом нивоу стандардизације Европског система контроле возова нивоа 2 и великом искуству компаније Thales из других пројеката, веће адаптације и проширења би требало да се реализују за специфична решења потребна за Мађарску.

Због неколико значајних аналогија Европског система контроле возова нивоа 2 са мађарским EVM системом (на пример непрекидан пренос) компанија MAV ставља велики акценат на примену Европског система контроле возова нивоа 2. Даље ширење железничких пруга у Мађарској са Европским системом контроле возова нивоа 2 се стога разматра.

Слика 6: Тренутни мађарски пројекти система уређаја колосека Европског система контроле возова нивоа 2

ЛИТЕРАТУРА

[1] Hellwig C.; Wander D.: Mit Hochgeschwindigkeit durch den Berg – ETCS-Level 2 im Lötschberg--Basistunnel, SIGNAL + DRAHT, 2004, Heft 10.

[2] Fischer F.; Gumprecht M.: Saudi Arabia NSR: A challenging implementation of ERTMS, Rail Technology Review, 2011, Heft 2.

[3] Benisch G.; Helienek A.; Reitter-Hebenstreit A.; Schnabl K.: Inbetriebnahme der ersten beiden ETCS Level 2 Strecken in Österreich, SIGNAL + DRAHT, 2013, Heft 7+8

[4] Stang M.: Realisierung des ERTMS-Piloten auf dem Korridor IV in Rumänien, SIGNAL + DRAHT, 2013, Heft 7+8.

[5] Mosóczi L.; Tóth P.: Erfahrungen mit der Anwendung des ETCS–Systems in Ungarn, SIGNAL + DRAHT, 2004, Heft 4.

АУТОРИ

DI Karl Schnabl, Менаџер производа Thales Austrija GmbH
Адреса: Handelskai 92, A-1200 Беч
Електронска пошта: karl.schnabl@thalesgroup.com
DI Sándor Vajda, Архитекта система Thales Austrija GmbH
Адреса: Handelskai 92, A-1200 Беч

ЗАВОД ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ ЖЕЛЕЗНИЧАРА УГОСТИО ЧЛАНОВЕ КУД-А „МЛАДОСТ“ ИЗ ШТРПЦА

ДЕЦА СА КОСОВА У ДРУЖЕЊУ СА ЛЕКАРИМА

Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије и Канцеларија за Косово и Метохију Владе Републике Србије угостили 26. марта, у Београду педесетак дечака и девојчица, чланове Културно-уметничког друштва „Младост“ из Готовуше, места које се налази у општини Штрпце, у јужном делу Косова и Метохије.

Подршка ЗЗЗР "Железница Србије"

Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије својим активностима подржао је четвородневну посету Београду младих из општине Штрпце.

Директор Завода за здравствену заштиту железничара **др Владо Батножић** и заменик директора Канцеларије за Косово и Метохију Владе Србије **др Жељко Јовић** поздравили су малишане који живе у јужној српској енклави на Космету и уручили им пригодне поклоне.

Запослени у Заводу младима из општине Штрпце и представницима Канцеларије за Косово и Метохију показали су ову установу и упознали их са њеним радом.

Чланови Културно-уметничког друштва „Младост“ из Готовуше боравили су у четвородневној посети главном граду, као гости Железничког културно-уметничког друштва „Бранко Цветковић“ из Београда.

Ова два културно-уметничка друштва одржали су 27. марта и заједнички концерт у Београду. Реч је о узвратној посети младих из општине Штрпце КУД-у „Бранко Цветковић“, које је пре две године прво одржало концерт у једној од српских енклава јужно од Грачанице.

Успешно организована акција Завода за здравствену заштиту радника железнице и Медија центра српских железница поводом обележавања Светског дана здравља

ЛОШЕ ЖИВОТНЕ НАВИКЕ ПОВЕЋАВАЈУ РИЗИК ОД ШЕЋЕРА

Завод за здравствену заштиту радника железнице и Медија центар „Железница Србије“ ад , 7. априла, у Великој сали Управне зграде српских железница, успешно су организовали акцију под слоганом „Победимо дијабетес“, у оквиру обележавања Светског дана здравља.

У оквиру акције лекари и медицинско особље Завода за здравствену заштиту радника железнице обавили су мерења вредности шећера у крви, крвног притиска запосленима у Управној згради у Немањиној 6. Доктори примаријуси **Душан Митровић** и **Бранка Ђурић Пејовић** одржали су предавања о овој болести, која је попримила размере глобалне епидемије у свету, али и код нас.

Генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић**, поздравио је лекаре и медицинско особље Завода за здравствену заштиту радника железнице и захвалио им се на њиховој посвећености пацијентима.

-Акције које организују здравствени радници Завода веома су значајне како би се подигла свест о превенцији, здравом начину живота али и борби против дијабетеса, али и других болести становништва - рекао је Стојчић.

Доктор **Владо Батножић**, директор Завода за здравствену заштиту радника железнице захвалио се на подршци коју је Медија центар „Железнице Србије“ ад пружио акцији и напоменуо да је ово веома важна година у којој Завод обележава 130 година постојања и рада. Завод ће и даље наставити организовање сличних медицинско-едукативних акција како би се подигла свест о овој болести, као и о осталим болестима савременог доба.

Говорећи о дијабетесу доктори **Душан Митровић** и **Бранка Ђурић Пејовић** подсетили да је према резултатима референтних институција, у Србији у протеклих десет година број особа са дијабетесом порастао скоро 50 одсто, тако да је данас регистровано готово пола милиона оболелих од ове болести. Највећи број оболелих има дијабетес тип 2, који се региструје у популацији преко четрдесет година живота и то чешће код жена, док је број оболелих од дијабетеса тип 1 нешто мањи и погађа најчешће најмлађу популацију – децу узраста до 14 година. Превенција овог типа шећерне болести није, нажалост, могућа, али променом животних навика може се спречити или одложити настанак дијабетеса типа 2. Променом начина исхране, повећањем физичке активности и одржавањем нормалне телесне масе упола се смањује ризик за настанак ове болести 21. века.

Схватајући неопходност пружања помоћи и подршке свима који су оболели од дијабетеса или су у ризику од оболевања, Завод је недавно отворио саветовалишта за дијабетес и то у Нишу – 23. децембра 2015. и у Београду – 30. марта ове године.

СТОМАТОЛОШКА СЛУЖБА

До лепшег осмеха може и на рате

Затварањем стоматолошких амбуланата Мајестик и Дурмиторска у Београду, стоматолошка служба Завода за здравствену заштиту железничара у Савској улици постала је највећа и водећа у престоници. Помоћ и услуге стоматолога дневно овде потражи више од 40 пацијената.

- Услуге које пружамо пацијентима су конзервативна стоматологија, пародонтологија, стоматолошка протетика, орална хирургија и ортопедија вилице за децу. У односу на приватну праксу наше услуге су јефтиније од 30 до 40 одсто, па нас и не чуди повећан број пацијената, истиче начелник стоматолошке службе **др Предраг Живановић**.

Он подсећа да посебну погодност за железничаре. Они стоматолошке услуге могу да плате у ратама, али и путем административне забране.

- Максималан број рата је 12, најнижа рата износи пет хиљада динара, а размак између две рате је 30 дана. На овај начин омогућили смо доступност стоматолоших услуга радницима са железнице, али и запосленима у Заводу. За одложено плаћање запослени достављају Заводу попуњене и потписане чекове грађана. Поред чекова омогућена је и административна забрана, оверена и потписана од стране послодавца. Административна забрана се издаје у два примерка, а при посети стоматологу запослени предају оба примерка потписане и оверене административне забране, објашњава **др Живановић**.

Стоматолошка служба након обављених услуга пацијентима издаје рачун у три примерка, у којима су наведене пружене услуге са ценама, као и број рата и датуми њиховог доспећа. Један примерак попуњене административне забране са рачуном доставља се Одсеку за рачуноводство у Заводу на књижење, други финансијској служби послодавца, а трећи примерак остаје у блоку рачуна у Служби стоматологије.

Како би пратили савремене трендове у области стоматологије, запослени на овом одељењу планирају употребу ласера у терапеутске сврхе, без металне крунице, као и уградњу имплантаната.

Пацијенти могу преглед заказати путем телефона на број **011 2686 155** локал **159**, а радно време је од **07:30 – 19:30** часова.

АИДА СТОЈКОВИЋ

ПРЕГЛЕДНО МЕСТО КРАГУЈЕВАЦ

МНОГО ПОСЛА И ПРЕЂЕНИХ КИЛОМЕТАРА

У последњих неколико година, откако је кренуо превоз Фијатових аутомобила, посла за прегледаче кола у Крагујевцу има „преко главе“, кажу запослени.

- Само током протекле године месечно смо отпремали око 226 товарених кола из ФАС-а за Бар, нарочито у летњем периоду, а имали смо укупно око 9.500 појединачних прегледа, што је веома завидан посао, поготово за једног прегледача кола у смени. Тај тренд се наставља и у овој години, каже **Владимир Радојевић**, искусни прегледач кола са 38 година радног стажа и додаје да су им најкритичнији били уторак и субота. Тада имају и товарене гарнитуре са репроматеријалом из Италије, а обавља се и отпрема празних гарнитура због уговореног превоза преко Хрватске. Овај посао је строго везан за време, па се сатница мора испоштовати у минут.

То није лако, јер захтева пуно пажње, знања и стрпљења, пошто је за преглед 31 Hbis кола у отпреми потребно око сат времена, некад и више. Приликом истовара у ФАС-у често долази до оштећења кола, па прегледач мора да уради детаљан преглед. Ако то не учини, таква кола не прихватају на хрватској граници, што доводи до ислеђења и нерегког кажњавања прегледача кола. Зато прегледачи веома ревносно обављају свој посао.

- Имамо од 65 до 110 појединачних прегледа заједно са Hbis и La колима, односно празним и товареним, што значи да је прегледач кола буквално цео дан на терену, истиче **Радојевић** наглашавајући да у току једне смене дођу 1-2 празна и исто толико товарених возова.

527 МЕТАРА ЈЕ ДУГАЧАК ВОЗ СА La (ТОВАРЕНИМ) КОЛИМА

Преглед товарених кола је посебна прича. За то треба имати добру кондицију. Ако се зна да је воз са La (товареним) колима дугачак око 527 метара, да би се обавио детаљан преглед на обе платформе са једне и друге стране и са пробом кочница, прегледач кола мора да пређе минимално три до четири километра, док за Hbis (празна кола) око километар. То је километража само за један воз, а дешава се да их у смени има и по два товарена и толико празних.

- Осим тога, проблем нам представљају растиње и велика трава, посебно на петом колосеку, јер при обављању неких мерења морамо да легнемо, што у таквом густишу није ни мало пријатно, јада се **Радојевић**.

Посао са Фијатом није једини посао. Има утовара и на осмом колосеку, а прегледачи кола иду и на индустријски колосек Центра за рециклажу. У просеку дневно имају око 34 оваквих појединачних прегледа.

Када се све узме у обзир, ово је приличан обим посла за само једног прегледача кола колико ради у смени у Крагујевцу.

Ј. МИНОВИЋ

Велики обим посла

> **Ово је приличан обим посла за само једног прегледача кола колико ради у смени.**
>
> **Владимир Радојевић**, прегледач кола

ОРГАНИЗАЦИОНА ЈЕДИНИЦА ЗА ТЕХНИЧКО-КОЛСКЕ ПОСЛОВЕ РУМА

ПРИПРАВНИЦА ОПРАВДАЛА ПОВЕРЕЊЕ

Општина Рума је прошле године покренула акцију да запошљава своје суграђане, као приправнике, у предузећа и акционарска друштва на радна места, за која су се школовали и стекли одговарајуће образовање. Тако је на железницу, 1. октобра прошле године у ОЈ ТКП Рума, као приправник, дошла **Верица Алексић** из Руме, која је 2008. године завршила Средњу саобраћајну школу у Новом Саду, смер за прегледача кола. Остало јој је још месец дана до коначног завршетка приправничког стажа. Теоретски део је положила одличном оценом и, према мишљењу колега, неће имати већих проблема да успех потврди и на испиту из практичног дела. Ако то “пребродди”, Верица ће имати предност при запошљавању на место прегледача кола у станици Рума. Иначе, све принадлежности у висини просечне зараде у Србији (14.000 динара) сноси општина. Према њеним речима, ово је идеална прилика приправницима да се радом наметну послодавцу.

Ментори младој приправници били су Зденко Парницки – београдско особље, који је од 1988. прегледач кола и Зоран Божичковић (од 1987.). Како у овој ОЈ има мањак прегледача кола, поред Зденка су још двоје његових колега, који помажу колегама из Руме. Због ситуације са недостатком извршног особља, јер Румљани иду у Шид и према неким проценама за процес рада је неопходно 20 прегледача кола. Дневно се у Руми прегледа од 35 до 40 теретних вагона, а уз то прегледачи одлазе и у Стару Пазову и Сремску Митровицу на појединачне прегледе. Поред свих недаћа, владају добри међуљудски односи, а овдашњи прегледачи очекују да им се ускоро, након завршеног приправничког стажа, придружи и Верица Алексић.

Б. РАДОЈИЧИЋ

Зденко Парницки, Верица Алексић и Зоран Божичковић

ГУБЕРЕВАЦ

У ишчекивању електрификације

Железничка станица Губеревац једна је у низу типски грађених станица које су одавно наживеле свој век, али је и даље лепа и одлично одржавана и то захваљујући шефу станице Ђорђу Микарићу. Он је својевремено покренуо иницијативу за сређивање станице, а радници су се одазвали и уредили је, наводи отправник возова Марјан Старчевић. Сами су кречили, правили намештај, средили чекаоницу, фарбали фасаду, а Микарић, Старчевић и скретничар Јаћимовић заменили су и стару дрвену са ПВЦ столаријом тако да сада изгледа солидно.

Пре око три године у станици је уведена и вода где је фирма платила прикључак, а радници су прокопали канал од 135 метара до станице. Урадили су и помоћну просторију где су преградили чекаоницу и тако добили веома функционалан простор намењен за кухињу и гардеробер за раднике.

Поред лепог изгледа, у овој станици одвија се и солидан рад, јер осим Фијатових товарених и празних возова иду и два редовна теретна воза дневно, уз ванредне возове који се заказују. У оквиру станице, поред пружног прелаза, постоји индустријски војни колосек „Врело“ који веома добро ради пошто је у близини централни војни магацин. Они су посебно активни пред зиму.

-Рад станице је солидан, али стање целе пруге је забрињавајуће. Брзина је сведена на минимум, возови час иду - час не иду, а када би се све то довело у ред, функционалност би била далеко боља. Ми то нестрпљиво очекујемо, јер желимо да радимо и имамо више посла, што би било боље и за нас и железницу уопште, каже Старчевић.

Док очекују модернизацију пруге, која би им донела много више посла, једини проблем на који отправник возова скреће пажњу је недостатак скретничара. У станици постоји само један скретничар који ради искључиво дневну смену од 7 до 14 сати, суботом од 7 до 12 сати, а недеља је нерадни дан.

-То представља проблем, јер поред тога што сами дежурамо као отправници возова, после 14 сати настављамо и њихов посао, објашњава Старчевић. Каже да лети и није толико тешко, али је много теже зими када морају да се чисте скретнице.

- Боримо се некако, јер посао мора да се уради. Тако је било и биће увек док постоји ред, наглашава Старчевић.

Ј. Миновић

друга Четвртак, 28. април 2016.

У „ИНФРАСТРУКТУРИ“

Изненађени због укидања режијских карата

Ваљевски железничари из готово свих организационих јединица „Инфраструктуре“ данима уназад гласно негодују због изненадног укидања режијских карата на које су имали право све до 1. априла ове године. Људи који су своје најбоље године провели на железници напрасно су дошли у ситуацију да морају куповати возне карте без икаквог попуста што је, према мишљењу руководилаца овдашњег ЗОП-а, у најмању руку скандалозно.

Резигнираност колега из „Инфраструктуре“ додатно је појачана још једном нехватљивом одлуком. Наиме, радници поменутог предузећа своју пошту више не могу дистрибуирати возовима, већ су принуђени да користе услуге „Пошта Србије“ са којом су у међувремену склопили уговор. У разговору са запосленима, стекли смо утисак да су они потпуно свесни тешке ситуације у држави мада им је, ипак, несхватљиво зашто по први пут нису примили дневнице, односно паушале до средине месеца. То се, кажу, никада раније није догађало. Да зло буде веће, реч је управо о месецу априлу 2016. године у којем су већ и доживели и преживели два тешка разочарања.

Радници Инфраструктуре своју пошту више не могу да дистрибуирају возовима

Скандалозно

Људи који су своје најбоље године провели на железници напрасно су дошли у ситуацију да морају куповати возне карте без икаквог попуста

Руководиоци ваљевског ЗОП-а

Тренутно стање је, сматрају, неодрживо на дужи рок. О томе сведочи и податак да шеф секције више није у могућности да радника, нпр. из Лајковца упути на интервенцију у Барајево. За такво једно ангажовање железничар мора имати бар 300 до 400 динара, што је у данашње време за већину наших колега врло тешко. Све док су дрезине исправне, најмање је важно, вели, да ли имаш пара у џепу. Али, шта ће бити уколико ТМД случајно откаже, па поправка потраје десет до петнаест дана. Вероватно ће их тада ангажовати само на локацијама у близини радног места. То што ће Друштво за „Инфраструктуру железница Србије“ својим запосленима (ове године) дотирати искључиво превоз до посла и натраг, уз коришћење легитимација П-2, слаба је утеха. Радницима би највише одговарао некадашњи налог са приложима, тзв. П-3, али он је, такође, укинут. Решење би се свакако могло тражити на састанку генералних директора који би се евентуално договорили о одређеном виду компензације. Будући да „Инфраструктура“ ионако наплаћује трасе „Србија возу“, зашто се (ето) баш на том плану не би нашао „заједнички језик“ кроз умањење актуелних цена превоза. Новонастала ситуација, утисак је, не представља нарочити проблем за руководиоце сектора или шефове деоница. Они ће засигурно моћи да плате неопходну суму за трансфер (од тачке А до тачке Б) и то, дабоме, касније рефундирају. Обични радници из структура са ниским принадлежностима ће 1. април, нажалост, добро запамтити.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

СЕКЦИЈА ЗА ПРЕВОЗ РОБЕ ПОЖАРЕВАЦ

КЉУЧ УСПЕХА ДОБРА ОРГАНИЗАЦИЈА

Зоран Будимировић: Нема радног задатка који Драгана Рајић није са лакоћом, ефикасно и успешно обавила Драгана Рајић: кључ за успех је добра организација, а највећа сатисфакција ми је то што никада до сада није било примедби на мој рад

Нема радног задатка који **Драгана Рајић** није са лакоћом, ефикасно и успешно обавила, каже шеф Секције за превоз робе Пожаревац **Зоран Будимировић**.

- Драгана има решење транспортног контролора, али списак њених задужења је много већи и тешко је побројати све послове које тренутно обавља. Сада када нас је у управи Секције свега петоро, она је наша “десна рука”. Када би у систематизацији постојало радно место “универзални железнички радник”, онда би то био прави опис за нашу вредну колегиницу. Она тренутно обавља и послове административног радника, правног референта, референта за вантарифске повластице и референта за заштите на раду. Раније је радила као магационер, потражни иследник, благајник и колски отправник, набраја Будимировић.

- Након 34 године радног стажа ништа ми није тешко, напротив посао обављам са великим еланом. Поносна сам на поверење које ми је указано када сам унапређена у транспортног контролора, иако, признајем, није увек лако. Најтеже ми је када треба да напишем пријаву неком од колега, каже Драгана.

- Кључ за успех је добра организација, а највећа сатисфакција ми је то што никада до сада није било примедби на мој рад. Увек се трудим да оправдам указано поверење, а посао који могу да обавим данас никада не остављам за сутра. На железници сам стекла пријатеље са којима се дружим и ван посла што ми много значи, јер су дошла најтежа времена за нас железничаре. Неизвесност које је донело реструктурирање је изазвало велику пометњу, али надам се да ће све доћи на своје место, навела је Драгана и додала да у својој породици има велику подршку и ослонац.

- Ноћне контроле могу да буду непријатне, па сам често у обилазак станица Радинац, Смедерево и Мала Крсна ишла у пратњи чланова своје породице, каже Драгана која, иначе, потиче из железничарске породице.

Успешна супруга, мајка и бака

Наша саговорница осим посвећености послу на железници успешна је и као супруга, мајка и бака. Супруг Момчило је просветни радник, а од деце Игора и Ирене има четири унуке Митру, Ивону, Зои и Милшу о којима говори са пуно усхићења и сјаја у очима.

Рођена за железницу

Када бих опет морала да бирам где ћу радити, поново бих изабрала железницу, јер себе не могу да замислим у неком другом предузећу

Драгана Рајић

34 ГОДИНА РАДНОГ СТАЖА ИМА ДРАГАНА РАЈИЋ

- Одрасла сам у близини пруге, уз оца који је био кондуктер. Судбина је стицајем околности одредила да железница постане моја друга кућа. Када бих опет морала да бирам где ћу радити, поново бих изабрала железницу, јер себе не могу да замислим у неком другом предузећу, истакла је Драгана.

Т. МЛАДЕНОВИЋ

КРАЈЕМ МАЈА

Прослава 30 година матуре

Позивамо колеге који су школске 1985/86 године завршили школовање у Железничко образовном центру у Београду да нам се придруже на јубиларној прослави, 30 година матуре, која ће се одржати крајем маја у Краљеву.

Молимо све заинтересоване да нам се до 15. маја јаве на телефоне: **064/842-71-71 Вера** (Краљево), **064/662-46-81 Милена** (Ужице), **064/845-46-51 Слободан** (Сталаћ), **064/661-83-04 Бата** (Ниш), **064/636-04-05 Златко** (Краљево).

ПОЧЕЛА ЛЕТЊА СЕЗОНА САОБРАЋАЈА МУЗЕЈСКО-ТУРИСТИЧКОГ ВОЗА НА "ШАРГАНСКОЈ ОСМИЦИ"

„Носталгија” вози по старим ценама

50 ЛЕЖАЈЕВА ИМА У КОНАЧИШТУ "ОСМИЦА"

Летња сезона саобраћаја музејско-туристичког воза „Носталгија“ на “Шарганској осмици” почела је 1. априла и трајаће до 31. октобра. Воз свакодневно саобраћа на релацији Мокра Гора-Шарган Витаси-Мокра Гора у два редовна термина 10.30 и 13.30 сати. Факултативни поласци планирани су, такође у два термина и то у 8 сати и у 16.10 сати и уводиће се по потреби,у зависности од интересовања путника, док ће у јулу и августу “Носталгија” редовно саобраћати у термину од 16.10 сати.

Цене возних карата остале су непромењене у односу на прошлогодишњу сезону и износе 600 динара за одрасле, 300 динара за децу од 6 до 14 година. За децу до 6 година старости вожња популарним “Ћиром” је бесплатна.

Музејско-туристички воз “Носталгија” може се закупити у дневном и ноћном термину. Цена закупа је 60 хиљада динара за вожњу дизел вучом и 120 хиљада динара за вожњу парном вучом. За ноћни термин закупа воза треба издвојити 70 хиљада динара.

Музејско - туристички комплекс „Шарганска осмица“ нуди и смештајне капацитете у коначишту “Осмица” са 50 лежајева у двокреветним и трокреветним собама, као и апартманима. Коначиште располаже мултимедијалном салом са најсавременијом опремом, а у ресторану гости могу уживати у најразноврснијим специјалитетима мокрогорског краја. На станици Јатаре смештен је угоститељски објекат где се,у летњим вечерима, може уживати у музичком програму. За смештај породица идеална је „Планинска кућа“ удаљена свега 1.5 километар од станице Мокра Гора.

Музејско-туристички комплекс “Шарганска осмица” је незаобилазни део балканских тура, за које су посебно заинтересовани гости из Кине, Јапана, Кореје али и из целе Европе. Сваке године повећава се број посетилаца, па су капацитети у априлу,мају и у првој половини јуна углавном попуњени.

СТАРЕ ЦЕНЕ

ВОЗ НОСТАЛГИЈА

ЗА ОДРАСЛЕ
600 динара

ЗА ДЕЦУ (6-14 ГОД)
300 динара

ДНЕВНИ ЗАКУП (ДИЗЕЛ ВУЧА)
60.000 динара

ДНЕВНИ ЗАКУП (ПАРНА ВУЧА)
120.000 динара

НОЋНИ ЗАКУП
70.000 динара

**Мокра Гора
Шарган Витаси
Мокра Гора**

Зимска сезона воза „Носталгија“ трајаће од 24. децембра 2016. године до 16. фебруара 2017. године. Током зимске сезоне “Носталгија” ће саобраћати на релацији Мокра Гора –Јатаре - Мокра Гора са поласком из станице Мокра Гора у 11.45 сати.

ЗАШТИТНЕ РАДИОНИЦЕ

Велико организационо „спремање“

Реорганизација Заштитних радионица је крајње неопходна, јер потешкоће у пословању овог предузећа су дугогодишње. Целе протекле године запослени нису имали уговорене послове у одговарајућем обиму, па је блокада рачуна логична последица поремећаја у пословању. У таквим околностима било је немогуће било шта планирати, реализовати и наплатити, па се ово привредно друштво нашло у безизлазном положају.

- Како запослени не би остали без посла руководство предузећа заједно са синдикатима и органима управљања предузели су ограничене мере рационализације и реорганизације.

Тако смо на недавно одржаном састанку донели одлуку о темељној реорганизацији предузећа, истиче директор Заштитних радионица **Илија Жежељ**.

Он наводи да реорганизација подразумева израду нове систематизације. Организационе јединице са смањеним обимом посла привремено ће се преименовати у Службе и припојити већим организационим јединицама у Суботици, Новом Саду, Зајечару, Нишу, Ужицу и Краљеву.

- Потребно је урадити детаљну анализу и проучавање, мерење и вредновање рада, односно нову процену коефицијената сваког радног места. Такође, предузели смо све неопходне мере ради решавања статуса инвалидског друштва. За неопходну помоћ обратили смо се оснивачу „Железнице Србије“ ад да нам помогне у обезбеђењу стручно – консултантских услуга. Овај пројекат је веома важан како би после низа година повратили прави и правни статус Заштитних радионица, истиче Жежељ.

Према његовим речима, руководство Заштитних радионица подржало је идеју оснивача о уговарању пословно–техничке сарадње са заинтересованим пословним партнерима.

- Потписан је уговор са фирмом БМК из Старе Пазове која ради на одржавању хигијене. Вођени су, такође, разговори са овим заитересованим фирмама уз пуну подршку оснивача и пуног репрезентативна синдиката. Предлози уговора усаглашени су на нивоу стручних правних тимова и пословних органа „Железница Србије“ ад као оснивача и Заштитне радионице с једне стране и БМК са друге стране.

Запослени ће у будуће обављати послове одржавања хигијене, поправљање биротехничке опреме, чување објеката и имовине, паркинг сервиси, одржавање грађевинских објеката, као и хемијско чишћење.

Наведене мере су реформске, стратешке и једине како би се фирма оправила и стала на здраве ноге, наглашава Жежељ.

А. СТОЈКОВИЋ

За одлазак заинтересовано 80 радника

Уз стимулативне отпремнине за одлазак из Заштитних радионица пријавило се 80 радника. До краја године 15 запослених треба да оде у пензију. На овај начин створили би се услови да Друштво за превенцију инвалидности и радно оспособљавање инвалида има 50 одсто инвалида рада и 49 одсто радно способних.

- Руководство Заштитних радионица има добру сарадњу, али и велику подршку генералног директора „Железница Србије“ Мирослава Стојчића као и извршних директора Ненада Кецмана и Рајка Ковића. Такође, несебичну подршку нам даје и Обрад Божић, који је председник Скупштине, истиче директор Заштитних радионица.

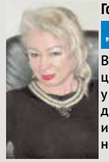
Важност пројекта

Овај пројекат је веома важан како би после низа година повратили прави и правни статус Заштитних радионица

Илија Жежељ, директор Заштитних радионица

ДА ТЕ ПИТАМ

КАКО ЋЕТЕ ПРОВЕСТИ УСКРШЊЕ ПРАЗНИКЕ?



Гордана Дувњак

„СРБИЈА ВОЗ“

Веома се радујем ускршњим празницима које ћу традиционално провести у кругу породице и пријатеља. Потрудићу се да на трпези буде разних јела и обавезно ћу шарати јаја. Прво црвено јаје, које је чувар кућа, пажљиво ћу чувати до наредног празника.
У мом дому је обичај да драгим људима поклањам шарена јаја са неком посветом или симболом. Пошто се ове године поклапају првомајски и ускршњи празници, слободно време искористићу да уредим башту. Свим колегама на железници желим срећне празнике.

Вера Арсенијевић

„СРБИЈА КАРГО“

Ускрс ћу провести код оца у Крагујевцу, у друштву мојих унука Емилије и Алексе који долазе из Француске. Најрадоснији хришћански празник ћемо обележити традиционално, како налаже православље. Јаја ћемо бојити и шарати сви заједно.
Ускршњи празници су добра прилика да наша деца сачувају старе обичаје како би их касније пренели својим потомцима.

Цвијо Опарница

СТАНИЦА ПАНЧЕВО ВАРОШ

Ускрс је највећи хришћански празник и један од празника када се окупља цела моја породица. Стицајем околности, ове године, баш на сам Ускрс дежурам на послу, тако да ћу са породицом и пријатељима имати окупљање тек у вечерњим сатима. Колегама ћу понети ускршња јаја, а за ручак, који ће бити у паузи између возова, заједно са колегама ћу припремити ускршња јела и колаче. Наравно, у госте ћемо позвати и наше колеге из осталих служби који раде у станици Панчево Варош.

АФОРИЗМИ

ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ, АФОРИСТИЧАР

Имали смо пруге узаног колосека, имамо пруге нормалног колосека, а имамо и пруге без колосека – однели их сакупљачи секундарних сировина.

Немој Миле да остављаш друга. Дугачка је и дотрајала лајковачка пруга.

Како да ствари вратимо у колосек када су нам и колосеци у лошем стању.

Због стања на прузи и Миле је престао да иде по њој.

Воз никада не касни, само не стигне у право време.

Има ли светла за нас железничаре?
Има, на крају тунела.

„БИСЕРИ“ СА ШАЛТЕРА

Дајте ми једну двокреветну собицу до Бара, за млађи брачни пар!

Да ли сте Ви, госпођо, ауто-воз?

Могу ли да шкартирам свој ауто до Бара?

Да ли желите лежај за мушкарца или је у питању дама?
Ма каква дама, у питању је моја жена!

Да ли је овај воз што иде из Београда за Будимпешту скупоцен?

Кад долази воз из села?
Из ког села?
Па из дединог!

Да ли иде народни воз за Ниш?

Да ли се постројио воз за Нови Сад?

ИЗ „ЛЕКСИКОНА ВИЦЕВА“

ДРАГОСЛАВ АНДРИЋ

Пред шалтером гужва и огроман ред за возне карте, а један се човек упорно гура не би ли прошао преко реда.
- Ej ти, шта се правиш, има да чекаш на ред као и сви ми.
- Ма чекао бих ја, али ми се страшно жури. Бојим се да док стигнем на ред, моја деца више неће имати право на повлашћену тарифу.

Воз пуном брзином јури кроз тунел.
- Баш је дугачак овај тунел, - рече један од путника свом сапутнику.
- Па јесте. То је зато што се налазимо у последњем вагону, - одговори му „стручно“овај.

- Молим вас једну повратну карту.
- А, докле?
- Па, довде, нормално!

- Господине, Ви имате карту за обичан, путнички воз, а ово је експресни, - ућудно ће кондуктер путнику.
- Нема везе, не смета ми што је такав воз. Слободно га Ви успорите. Мени се ионако не жури, одговори путник.

Позив

Редакција листа „Пруга“ позива све читаоце да нам достављате анегдоте, вицеве, аформизме или шаљиве догађаје из свакодневног живота и рада железничара и железнице. Најбоље ћемо редовно објављивати у листу „Пруга“.

РАДНИЦИ ЗОП-А У МАКИШУ

ПРЕКАЉЕНИ ЗА ТЕЖАК РАД

Пре тридесет година, када сам почео да радим на железници, ова барака у Макишу била је као најлепши хотел. Тада смо имали све и била је беспрекорна чистоћа. Ево како данас због небриге и неулагања живе радници који обављају најтеже послове на отвореном, показује руком на оронулу зграду **Миле Филиповић**, пружни пословођа треће пружне деонице Београд Ранжирна.

У трошном монтажном објекту је смештено укупно дванаест радника из две пружне деонице. Под оближњим дрветом на излизаним клупама и поломљеним столицама одмарају и чекају позив надлежних да изађу на терен.

- Посао пружног радника је мукотрпан и тежак. Стално смо на отвореној прузи по кишу, ветру, снегу и сунцу. Без обзира на временске прилике када имамо ванредни догађај ми смо на терену да помогнемо да се квар отклони. Најтежи део посла је када у току лета морамо да исправљамо шину која се искривила због такозване „сунчане кривине“. Тада се све ради брзо и без прекида по највећем сунцу. Током зиме, када се температуре спусте по десетак и више степени испод нуле, такође, је веома тешко радити, прича **Тоза Ђокић**, пружни радник који је на железници безмало тридесет година.

Како објашњава Ђокић на отвореној прузи када сунце пржи, а шине достигну температуру и до 60 степени целзијуса главе покривају качкетима, шеширима и мајицама уз обавезну воду. Зими на минусу и ветру се змрзавају. Каже да су се већ одавно прекалили да раде у немогућим условима.

- Посебно је тешко када се вратимо са терена у бараку. Не можемо ни да се честито окупамо. Бојлер немамо па воду загревамо у лонцу на решоу и дуго чекамо на ред да би се истуширали и са себе спрали прашину и зној. Купатило је у стању распада, на кабинама немамо врата, чесме смо куповали и мењали да бар воду имамо. Кревете смо сами набављали да честито легнемо и одморимо се. Ништа овде не функционише како треба. Све се распада, причају радници.

Већина ових људи је са југа Србије и Косова. У Београд су дошли због посла и остали. Због одвојеног живота већина њих се није ни оженила.

Најмлађи међу њима има 41 годину, док су остали увелико загазили у седму деценију.

Шеф треће деонице **Драган Митић** каже да у деоници ради само седам радника који морају да одржавају станицу Београд Ранжирну, Остружницу и Сурчин са укупно 101 колосеком и 266 скретница.

- Ови људи су добри радници, али полако их издаје снага. Подмлатка немамо, а недавно су два запослена пребачена на лакше послове због лошег здравственог стања, тако да тренутно на овој деоници ради пет људи, каже Митић.

Према његовим речима посао пружних радника је захтеван и тежак. Они обављају послове изградње, одржавања и разградње железничких пруга. Уграђују, замењују, преносе и допуњују елементе горњег и доњег строја железничке пруге и железничких објеката (трачнице, причврсни материјал, скретнице). Одржавају и чисте косине насипа, усека и засека, тунеле, снегобране, приступне путове и пероне. Чисте снег и лед на прузи и пружним постројењима. Радове обављају ручно и користе ситну пружну механизацију, посебне алате и направе.

- Када се деси ванредни догађај, радници из других деоница долазе на испомоћ да би се квар у што краћем року отклонио. Одлика редовности железничког саобраћаја у Ранжирној је добра сарадња и разумевање са другим сектором. Без договора не би било ни безбедности ни редовног саобраћаја, закључује Митић.

АИДА СТОЈКОВИЋ

ПРЕДАВАЊЕ АКАДЕМИКА ВЛАДЕТЕ ЈЕРОТИЋА

О ЕТИЦИ И МОРАЛУ

● У организацији Повереништва за етику „Србија Воза“ и „Србија Карга“ 12. априла у Великој сали „Железница Србије“ одржано је предавање нашег уваженог академика Владете Јеротића на тему „Етика и морал“

Многи мисле да у пословању нема места за морал и етику и да је то неспојиво, али без поштовања моралних вредности – нема ни пословања. Постоји традиција код нас када је реч о пословној етици Српских железница. Наиме, још давне 1931. године били смо далеко испред свог времена и имали Кодекс железничког саобраћаја. Нажалост, уместо да будемо далеко испред свих ми смо сада у великом заостатку за светом, указала је **Славица Анић**, повереник за етику у “Србија Возу”.

На потребу за Етичким кодексом у ЖТП-у „Београд“ (маркетари, путнички саобраћај) указали су и резултати упитника из 2001. године, који је садржао само једно питање: „Да ли ЖТП „Београд“ треба да дефинише свој Етички кодекс?“ Од 144 испитаника, 20 није одговорило, 120 је одговорило потврдно, док су само 4 одговора била негативна, што даје додатни легитимитет настојању да се дефинише Етички кодекс. Резултати су презентовани највишем пословодству Компаније, али је изостао било какав коментар. Садашња руководства „Србија Воза“ и „Србија Карга“ препознала су насушну потребу за увођењем пословне етике и пружена је подршка њеном ефективном јачању и примени, истакла је Анић и додала да је у земљама напредних економија пословна етика стандард савременог пословања, систем који уводи ред у пословање. Пословни морал је постао најважнији услов за успех.

Не можемо бити само мало етични или етични само у тренутку када нам то одговара. Етика, као веома важно конкурентско оружје, мора прожимати сваког унутар организације и мора се примењивати свуда и стално. Људи коначно треба да схвате да су сви запослени, од директора до портира, одговорни за подстицање и развијање етичке културе. Промене треба да почињу од нас самих, јер успех Компаније зависи од свих нас и од тога колико смо посвећени послу који обављамо, колико смо поштени, савесни и колегијални, колико поштујемо себе и друге. Не треба никад да заборавимо да је циљ човек, а не материјално добро, нагласила је Анић.

„Све оно што нам се не допада у нама самима пројектујемо на друге. Тако почињу морал и етика. Можда је етика и страција од морала. Није једноставно разликовати их и неретко у старим речницима били су скоро изједначени. Француски филозоф Спонвил је рекао да је морал оно што треба да чинимо, тежи врлини и врхунац му је светост, а Етика како треба да живимо, тежи срећи и врхунац јој је у мудрости. Рећи ћете, па то је једно са другим повезано. И јесте. Етика је наука о моралу и етиком су се бавили чувени филозофи кроз векове”, рекао је академик **Владета Јеротић**.

-Бити моралан у животу доноси релативан мир и заштиту, како од унутрашњег, тако и од спољашњег притиска неморалног живота. Већина људи данас живи безбожно, хедонистички, у духу згртања новца, не бирајући начине како да до њега дође, не поштујући другог човека, ни природу, јер такви људи не поштују и не воле ни сами себе. На човеку је и његовој слободној вољи, ма колико она била слаба и ограничена, да одлучи зашто треба да буде моралан и етичан, зашто треба да верује, нада се и воли славећи нашу свеопшту мајку Софију (мудрост), казао је Јеротић.

Наш народ никад није научио дијалог, увек су то били монолози. Велика је вештина умети разговарати са човеком. Дијалог је када се нађу двоје људи који мисле различито о једној теми. Сат, два, три разговарају без повишеног тона, без удела афекта и кад заврше, и један и други обогаћени излазе из дијалога.

Већина људи се покорава забранама, пре свега оним спољашњим, и то само док је под принудом, и док се плаши. Оне унутрашње забране тешко успева да реализује.

Није потребно сматрати да је највећа неспособност за људе и ову планету на којој живе – кадкад потпуна, кадкад делимична, једног великог броја људи да воле. Исто тако не изгледа ми нимало претерана мисао да се читаво човечанство и земља под њим одржавају пре свега захваљујући оним малобројним људима који су у стању да воле, рекао је Јеротић.

Ин мемориам
Негосав Теофиловић (1956-2016.)

После дуге и тешке болести, 27. марта преминуо је наш драги колега и руководилац Негосав Теофиловић. Поносни смо на њега, јер је био и остао борац до последњег тренутка. Веровали смо да ће победити злу и опаку болест. Увек ћемо га памтити по неизмерној посвећености послу и огромној енергији. Радо ћемо се сећати свих заједничких тренутака које смо проводили с њим.
Негосав Теофиловић, дипломирани машински инжењер, цео свој радни век је провео на железници.
Радни однос је засновао 1986.године као самостални стручни сарадник за одржавање возних средстава, био је и на другим бројним руководећим радним местима у ЗОВС-у. За директора Дирекције за превоз „Железница Србије“, именован је 2013. године, а од септембра 2015. био је саветник генералног директора у Друштву „Србија Карго“.
„Србија Карго“ - Сектор за одржавање возних средстава

Ин мемориам
Радослав Радак Радаковић (1952-2016.)

Велико срце нашег колеге, дипломираног машинског инжењера Радослава Радаковића престало је да куца 4. априла ове године. Уместо у заслужену, дуго очекивану пензију, испратили смо га на последње путовање.
Читав свој радни век Радаковић је посветио железници. Своје вишедеценијско инжењерско искуство и знање несебично је преносио млађима, био је поуздан, одговоран руководилац, а надасве изузетан човек.
Волео је да се нашали, неретко и на свој рачун и увек пружао руку пријатељства. Живео је тихо и ненаметљиво, а ипак је оставио дубок траг у срцима свих нас.
Радаковић је на железници био запослен од 1981. године. До 2001. године је радио на одговорним радним местима у Секцији за вучу возова и ТКС Рума, када је са места шефа Секције постављен за заменика директора Сектора за организацију вуче и ТКП. До краја живота радио је на месту заменика директора Сектора за вучу возова.
„Србија Карго“ - Сектор за вучу возова

пруга

Лист издаје:
„Железнице Србије“ ад Београд, Немањина бр. 6

Телефони Медија центра:
011/361-8443, 011/361-8344, 011/361-8308

Директор Медија центра:
Ненад Станисављевић

Главни и одговорни уредник листа „Пруга“:
Татјана Младеновић

Техничко уређење:
Немања Миновић

Лист излази два пута месечно.

Рукописи се не враћају.

Штампани тираж:
6.000 примерака.

Лист је бесплатан.

Штампа:
д.о.о. “КОМАЗЕЦ”, Инђија

ОТВОРЕНА ИЗЛОЖБА „ЖЕЛЕЗНИЦА ОЧИМА ДЕЦЕ“

СВЕ ЈЕ ЛЕПО И ИСКРЕНО ВИЂЕНО ДЕЧИЈИМ ОЧИМА

У галерији Железничког музеја у Београду 4. априла отворена је изложба најуспешнијих радова тридесет другог ликовног конкурса „Железница очима деце“. Отварању изложбе присуствовали су генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић** и извршни директори **Ненад Кецман** и **Рајко Ковић**.

Управник Музеја **Ненад Војичић** је приликом отварања истакао да се већ 32 године традиционално организује конкурс и да је ово највећа изложба дечијих радова у Србији.

- **Ове године пристигло је укупно 2754 рада из 159 основних школа и радионица и 80 предшколских установа, вртића и забавишта, као и радови деце из осам специјалних школа**, рекао је Војичић и додао да сада већ сликају деца оних који су пре три деценије учествовали на овој изложби.

Генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић** се, приликом доделе диплома награђенима, захвалио свој деци која су учествовала на труду и љубави коју исказују у својим радовима, јер ништа није тако лепо и искрено као кад се представи очима деце.

2754 ПРИСТИГЛИХ РАДОВА ОВЕ ГОДИНЕ

- **Због прелепих радова довели сте нас у незгодан положај да изаберемо најуспешније, па је девет равноправних награда за ликовне радове деце школског узраста и шест равноправних награда за децу предшколског узраста које су додељене праведна расподела награда**, навео је Стојчић.

Према његовим речима, железница је увек била инспирација за филмове, књиге, слике, па је пожелео да деца сву љубав коју изражавају приликом цртања преточе у љубав према железници и позвао их да увек када пожеле сврате и проведу време са железничарима.

Изложба „Железница очима деце“ биће отворена до 15. априла 2016. године.

В.Г.В.

У категорији ликовних радова деце школског узраста девет равноправних награда добили су:

Катарина Никић, ОШ „Ђура Јакшић“ из Зрењанина, Сташа Парабуцка, ОШ „Ђура Јакшић“ из Кикинде, Богларка Боја, ОШ „ Петефи Шандор“ из Хајдукова, Ален Њерш Бако, ОШ „Петефи Шандор“ из Хајдукова, Милан Пуља, ОШ „Светозар Марковић Тоза“ из Елемира, Јан Стојановић, ОШ „Владислав Рибникар“ из Београда, Ивана Цвијан, Ликовна радионица „Ем Арт“ из Суботице, Предраг Михајловић, ОШ „Попински борци“ из Врњачке Бање и Владимир Глишовић, ОШ „Свети Сава“ из Велике Плане.

Шест равноправних наград у категорији ликовних радова деце предшколског узраста додељено је:

Сташи Петровић, ПУ „Радосно детињство, вртић „Вилењак“ из Новог Сада, Андреји Вукелићу, Сликарски атеље „Шартруз“ из Новог Београда, Андреи Скумпији, вртић „Дунавски цвет“ из Новог Сада, Теодори Станојловић, ПУ „Лептирић“ из Вршца, Јовану Ђорђевићу, ПУ „Наше дете“, вртић „Чаролија“ из Врања и Данијелу Вукићевићу, ПУ „Бошко Буха, вртић „Цврчак“ из Бачког Доброг Поља.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ МУЗЕЈ

ЖЕЛЕЗНИЦА У СРЦУ

Пензионисани чувар пруге из Зрењанина **Лазар Малицков**, крајем марта посетио је Железнички музеј. Он је 1999. године музеју поклонио своју радну блузу стару 40 година. Овај времешни железничар разгледао је сталну поставку у друштву ћерке **Љиљане** и зета **Мирослава**.

- **Први пут сам у Железничком музеју и много сам срећан због тога. Сада, када сам остварио свој сан, надам се да ћу поново имати прилике да прошетам поред ових јединствених експоната**, каже 85-годишњи Лазар.

> **Прошло је пуних 27 година од како сам у пензији, али железницу и даље носим у срцу**
> **Лазар Малицков**, пензионисани чувар пруге

- **Прошло је пуних 27 година од како сам у пензији, али железницу и даље носим у срцу. Жао ми је што наша железница пролази кроз тешка времена која су оставила последице на пруге и железничке објекте. Радујем се новим возовима, али сам у исто време тужан због пруга које су у много лошијем стању него пре пет деценија. Тада су пруге биле без корова, а станичне зграде нису биле запуштене као сада. Деонице и путни прелази имали су чуваре и опходаре пруга, возови су саобраћали далеко брже него данас. У тадашње време просечна брзина шинобуса на релацији Београд-Зрењанин била је 80, а на прузи Београд-Кикинда, чак 120 километара на сат**, са сетом се присећа Лазар.

Малицков је на железници провео пуних 40 година. Прво запослење је добио у Кикинди 1967., а 1988. године пензионисан је у Секцији за одржавање пруга Зрењанин.

Т.М.