

Београд, Сабска 19.

тел/факс. 011/ 36 18 433

Београд, 14.01.2020.

Бр. 006-20

Председнику Републике Србије  
Г-дин Александар Вучић

УПРАВА ЗА ЗАЈЕДНИЧКЕ ПОСЛОВЕ  
РЕПУБЛИЧКИХ ОРГАНА  
ПИСАРНИЦА - 14

Председници Владе Републике Србије  
Г-ђа Ана Брнабић

ПРИМЉЕНО: 14. 01. 2020

Орган	Орг. јед.	Број	Прилог	Вредн.

Потпредседници Владе Републике Србије и  
Министарки грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре  
Г-ђа проф. др. Зорана Михајловић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ГЕНЕРАЛНИ СЕКРЕТАРИЈАТ ПРЕДСЕДНИКА  
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ВЛАДА  
БЕОГРАД

Министарство Финансија  
Г-дин др. Сениша Мали

Орган	Орг. јед.	Број	Прилог	Вредност

Министар за рад и запошљавање  
Г-дин Зоран Ђорђевић

Орган	Орг. јед.	Број	Прилог	Вредн.

Обраћамо Вам се овим путем како бисмо покушали да предочимо стварну слику и стање у Инфраструкри железнице Србије. Како данас тако и у периоду који је иза нас и оставио је дугорочне последнице на систем функционисања овог нашег предузећа.

У складу са тиме Вас молимо да имате стрпљења и времена за ишчитавање овог текста који је базиран на чињеницама и екзактним подацима и који данас директно учествују у функционисању инфраструктуре и њених запослених.

Полазећи од чињенице да су јануара 2000. год. Железнице Србије имале 34 652 запослених, децембра 2003. год. 29 612 запослених итд... а данас 2019. год. око 10 500 запослених у сва четири друштва од чега у Инфраструктури око 5 500 запослених.

Све би на први поглед требало бити јасно јер је посматрани период био политика свих предходних Влада Републике Србије и ресорних министарстава који су спроводили сопствену политику или политику свих ангажованих стручних консултаната који нису имали ширину виђења негативних последица овакве рационализације и реструктурирања те смо данас ту где јесмо, а то је да смо у стадијуму немогућности непоступања у својим радним активностима поштујући све позитивне законске прописе.

Када кажемо да се налазимо у стању немогућности поступања у складу са Законом о железници, Законом о безбедности железничког саобраћаја, Закона о раду и Колективног Уговора Инфраструктуре железнице Србије као и других Законских и подзаконских аката. То подразумева да овим бројем извршиоца запослених у Инфраструктури железнице Србије није могуће организовање и регулисање железничког саобраћаја на постојећој мрежи пруга и пружних праваца у складу са датом изјавом о мрежи у оквиру документа дугорочни и средњорочни план стратегије за период 2017. до 2027. год, на који је Влада Републике Србије дала сагласност 29.6.2017. год, а Скупштина Инфраструктуре донела Одлуку о усвајању исте под бројем 5/2017-116-49 дана 29.06.2017. год.

Имајући у виду да је просечан број запослених у Инфраструктури железнице Србије по дужном километру пруге 1,8 извршиоца а примера ради у Аустрији 3,7 извршиоца као и то да је код нас узимајући у обзир и све железничке управе у окружењу најмањи број извршиоца.

Уважавајући стварно стање Инфраструктурних објеката услова рада, стања опрема и технологије код нас и напред побројаних железничких управа није тешко доћи до закључка да што би стара изрекла рекла „ Српски железничари су стварно ванземаљци и небески народ“.

Последница напред изнетог је следећа:

1. Велики број запослених који учествују у вршењу железничког саобраћаја у Инфраструктури ради дуже од предвиђеног фонда сати за предвиђени месец, супротно

- одредбама Закона о раду, а да му се тај и такав рад не плаћа у складу са одредбама Закона о раду и КУ за Инфраструктуру железнице Србије.
2. Као последица смањеног броја извршиоца у извршној служби запослени нису у могућности да користе годишњи одмор у складу са Законом о раду, што за последицу има да се запосленима ускраћује право на годишњи одмор без икаквог правног основа.
  3. Свесни потребе да се врши одређена миграција запослених у смислу организовања неопходног процеса рада и организовања и регулисања железничког саобраћаја уочена неправилност указује да се у великом броју случајева што раде, поједини непосредни руководиоци као мерило узимају подобне и неподобне по питању синдикалне припадности те не презају да запосленима прете на разне начине па и отказом. У том погледу од Вас очекујемо регулисање ове проблематике и спремни смо да Вам помогнемо у реализацији.

Можда нисмо ни меродавни ни мериторни али даћемо себи слободу да Вам предложимо да наредите свим Вама непосредно подређеним руководиоцима до нивоа шефа станице да изврше пресек стања али стварног, по питању прековременог рада, годишњег одмора, што ће Вам дати снагу аргумената у комуникацији са надлежним институцијама и Министарствима као и Владом Републике Србије.

Овом приликом сматрамо за неопходним да поменемо да су Железнице Србије 2002. год. закључиле Колективни Уговор те у то време били прво и једино јавно предузеће које је имало закључен Колективни Уговор са чврстим гаранцијама да ће наш модел бити основ за све Колективне Уговоре у јавним предузећима. Истина је само једна, а то је да смо обманути, и да је наш закључени Колективни Уговор био полазна основа за надоградњу у свим јавним предузећима тако да смо остали на дну лествице по питању права запослених њихових зарада и др...

На основу стручних анализа разних институција ове државе у предходном периоду коефицијент сложености послова уважавајући сложеност послова, степен одговорности послова, услове рада на железници је вреднован коефицијентом 2.09 ( када је Железница била у далеко бољем стању него данас) а привреде Републике Србије вреднована коефицијентом 1,74 ( која је у том периоду била далеко обимнија и комплекснија) Однос наведених коефицијената је подразумевао да је зарада запослених на железници могла бити и била је за око 20% већа од просечне зараде у Републици Србији. Данас је просечно исплаћена зарада у Инфраструктури железнице Србије далеко испод просека примања у привреди Републике Србије. ЗАШТО?

Прилог: ( извод из Колективног Уговора)

У периоду иза нас је неопходно навести чињеницу која је била саставни део Колективног уговора и давала право да запослени на железници имају право на регрес за коришћење годишњег одмора у висини просечно исплаћене зараде у привреди Републике Србије, а данас имају једва 20% од просечно исплаћене зараде у привреди Републике Србије.

Ако споменемо топли оброк запослени у железницама Србије су остваривали право у складу са одредбама општег Колективног уговора и појединачним Колективним уговором у предузећу на износ у висини 25% од просечно исплаћене зараде у привреди Републике Србије.

Данас за преживљавање добили смо право на дневном нивоу на име топлог obroка утрошимо 120 дин, што на месчном нивоу износи 2 640 дин. Убиће нас киселина и горушица од сувог пецива јер за више очигледно немамо, а на све то шлаг на тарту запослени који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја се не дозвољава да тај ђеврек поједе у миру јер им је ускраћено право на паузу за топли оброк него су присиљени да и то мало поједу у трку и на ногама. Али ипак хвала, јер имајући овакво искуство очекивати је горе а то је да исти немају право да једу док раде, јер неко неутралан би рекао да ови запослени су ипак запослени другог реда и нижа класа у класификацији у овом предузећу и овој држави.

Очигледно да многе ствари претходно побројане нису биле довољне већ дрскост мора да доживи кулминацију да би она била препознатљива те се десио и тај фамозни Анекс Колективног Уговора железнице Србије објављен у Службеном гласнику ЈП Железнице Србије број: 4 од дана: 08.08.2006. год, где су побројана стечена права запослених на



железници доживела нову катаклизму у погледу зарада запослених, те им је чланом 5. наведеног анекса КУ у цену радног часа урачунат топли оброк и регрес а да се том приликом цена радног часа није увећала ни за један једини динар.

Коментар: класична отимачина и пљачка зарада запослених и чланова њихових породица коју је спровео тада владајући апарат владе, министарстава, пословодства и појединих удворичких проданих синдикалних лидера. Шта рећи него да им остаје да носе свој крст судбине.

Прилог : службени гласник број 4 од: 8.8.2006. год.

Хронологија подразумева посматрање прошлог времена и сагледавање последица ефеката или ти резултата обухваћеног периода и таман када су се запослени на железници понадали да је крај сатанизовању њих и њихових породица дешава се нови ЦУНАМИ или ти ЗЕМЉОТРЕС.

Ново „ диловање“, компромис или ти договор тадашњег пословодства, министарства и великана синдикалне сцене на железници и „ родило се ваља га љуљати“. Потписује се дана : нови Анекс Колективног Уговора за Железнице Србије који и оно мало права за запослене драстично смањује, а компезација је то драги моји железничари за прање појединих синдикалних лидера. Платили смо ту љубав сви заједно и то великом ценом. Захваљујући овим мутним договорима изгубили смо сви много времена који су отишли у неповрат. Нажалост, одговорности нема и сви учесници су Богом дани, а нажалост исти се и данас шепуре и утерују страх у кости обичним железничким радницима.

Оно што је чињеница и факат је да ми сами одредимо горњу или доњу границу трпељивости и до када и под којим условима ћемо дозволити да синдикални појединци управљају нашим животима и животима наших породица.

Прилог :

Верујући да нада умире последња када те живот демантује и укаже другачије онда ево новог мисаоног подухвата појединаца.

И онако деградираног занимања ( реперног занимања) отправника возова у инфраструктури рангираног у три ранга где чуда! Стиже рецидил прошлих времена и железничке станице без икаквих критеријума, а камоли методологије. Поново се разврставају у четири ранга са најнижим коефицијентом отправника возова 2,30. Од Бога дато је у моменту било знање и разумевање госпође Драгане Лолошевић која је учествовала пре петнаестак година на укидању фамозног четвртог ранга, као и толеранцији, Вас генерални директоре, што сте уважили ту чињеницу и спречили реализацију такве глупости.

Таман када запослени у железницама Србије посмисле да је све стало и долазе бољи дани ево новог ЗЕМЉОТРЕСА. Ступа на снагу привремени Закон о привременом уређивању основица за исплату плата, односно зарада и осталих сталних примања код корисника јавних средстава ( службени гласник број 116/14 ). Зарада запослених на железници, иако је далеко испод просечне зараде у привреди Републике Србије, умањује се за 10% на месечном нивоу чије последице осећамо сви и данас. Болно, тешко и са пуно одрицања прихватисмо тај болни рез државних структура, власти и пословодства.

Питамо надлежне у пословодству предузећа, ресорном министарству, Влади Републике Србије па и Вас Председнице Републике Србије, докле, зашто и зашто само такав однос према железничарима ?

Чињеница је да зарада запосленима на железницама Србије умањивана пуних пет година за 10%, а од јанура 2019 за 5% са непознаницом до када ће ово умањење трајати. Такође смо на основу досадашњих сазнања стекли утисак да се евентилним повећањем зарада у овом пакету Владе Републике Србије неће односити на Железничка друштва.

Остаје једно питање без одговора а оно је у име запослених железничара упућено Вама као ресорном министарству грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре, Вама председнице Владе и Вама Председнице Републике Србије. До када ће трајати манипулација статусом железничких друштава, да ли оне имају дефинисан статус у складу са Законом о привредним друштвима или ће нас неко за дневне потребе својатати као ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ или ти како то коме одговара?

Математика је егзактна наука, а статистика неумољива и непромењива база података. У складу са тиме указујемо на следеће чињенице:

У децембру 2013 . год. минимална цена радног часа износила је 115 дин. и минимална основна зарада у Републици Србији 20 240 дин.

У децембру 2019. год минимална цена радног часа износила је 155, 30 дин, а минимална нето зарада у Републици је износила 27 332,80 дин .

Новом уговореном миниланом ценом радног часа за 2020. годину у износу од 172,54 дин проузроковаће раст основне минималне зараде. Поставља се: Господо, докле ово и са којим образложењем може трајати ?

За време примене Закона о привременом уређивању основица за исплату плата, односно зарада и осталих сталних примања код корисника јавних средстава ( службени гласник број 116/14 ) минимална цена радног часа је увећана за 50 % а цена радног часа на железници није увећана ни за један промил. Нажалост умањена је за 10 %.

Имајући у виду да је најмањи коефицијент радног места у прилогу 1 важећег КУ за Инфраструктуру железнице Србије 1,38 множењем познатих параметара, а то су коефицијент радног места 1,38, сатница 174 и вредност радног часа од 70,15 даје износ основне зараде од 16 845 динара.

На основу постојећих параметара сачињавајући анализу долазимо до закључка да ће у наредном периоду већ од јануара 2020. год. оквирно око 38% до 40 % запослених у Инфраструктури железнице Србије примати мање зараде него што је минимална нето зарада, тако да ће сви запослени чија су радна места вреднована у Прилогу 1 КУ за Инфраструктуру железнице Србије од коефицијента 1,38 до 2,35 имати минималну основу зараду јер је наша важећа цена радног часа са претпоставком да се изврши повраћај у износу од 5 % и да обрачунска цена радног часа износи 73,84 ( што је у складу са чл. 61 КУ Инфраструктуре железнице Србије)

Поштована Господо, овако се баш и не иде у Европу, свидело се то Вама или не. Поштујући одредбе НОКС-а и ЕОС-а који јасно дефинишу неке нормативе ми их баш у овој ситуацији не видимо.

Можда ће то бити нови болни рез за железничаре, а не смемо ни да помислимо шта ће нас снаћи увођењем платних разреда већ следеће године или ти 2021. године.

Отворено Вас питамо, све надлежне и одговорне, има ли ко у овој држави Србији право да крши и не спроводи Законе које је ова данашња Влада и Скупштина Републике Србије донела. Ако има, молимо Вас реците нам ко има та овлашћења. У супротном, бићемо принуђени да се обратимо надлежним институцијама за заштиту интереса како би се неки лоши брендови зауставили, а самим тим и пропадања ових друштва.

Много тога би требало навести у овој железничкој јадиковки која није ништа друго до изношења животних и стварних чињеница и сурове голготе кроз коју пролазе запослени у Железничким друштвима.

Ми железничари сматрамо себе обележеним и типованим као део популације који је жртвован у процесу транзиције, реформи и реструктурирања. Једино очекујемо да нас неко и на неки специфичан начин и обележи.

Немогуће је избећи реперкуције или ти последице овакве пословне политике, тако да данас као последицу имамо изузетно малу заинтересованост за запошљавање на железници у извршној служби, као и лош тренд да је „ ВИРУС“ прешао у размере „ ЕПИДЕМИЈЕ“, те машиновође и отправници возова све интензивније одлучују на одлазак на рад у Хрватску, Словенију, Немачку, Аустрију, Чешку ... негативни ефекти се тек очекују.

Колико се год Ви господине Републике Србије здушно залагали и трудили да изградите Железницу Србије по највишим стандардима, искрено желимо да верујемо да ћете то и успети, те Вам желимо максималан успех у томе.

Наш страх је у томе да на новој Железници неће имати ко да ради.

Поштовани господине Председниче Републике Србије, на крају овог текста имамо као репрезентативни синдикат у свим друштвима на Железници само две замолнице, а то су:

1. Да у складу са Вашим слободним временом за које знамо да немате много, нађете времена те се упознате са садржајем овог штива.

2. На основу садржаја овог текста не дозволите себи као ни било коме другом да Вас усмери на размишљање да иза овога стоји ма каква политика, утицај било које политичке опције, а оно што је сасвим сигурно нисмо инструисани ни са једне друге стране осим потребе за пристојним животом запослених на Железици Србије.

У складу са представљеним из предходног става желимо Вам рећи само једно, а то је да ови железнички радници који раде у Држави Србији немају другу железницу а ни другу државу, те Вас молимо да им посветите више пажње и уважавања како би се превазишли нагомилани проблеми, јер постоје индиције да је граници стрпљења крај.

Молимо Вас да заједнички учинимо све додатне напоре како не би дошло до неке грађанске непослушности, и не дај Боже, организовања штрајкова који су већ неко време у оптицају као решење за превазилажење постојећег стања.

С поштовањем



Савез синдикат железничара Србије  
вд председник

Димић Жарко