



# ПРЕС КЛИПИНГ

6. децембар 2018.



# **НАСЛОВИ**

**Антић: Септембар и октобар прва два месеца да је ГСП у плусу са возачима (стр.3)**

**Јавни превоз у Кикинди пред колапсом: Фале возачи, аутобуси дотрајали (стр.4)**

**Послодавци у Немачкој искоришћавају странце (стр.5)**

**Трогодишњи колективни уговор синдиката и Горења (стр.5)**

**Гоша: Како је крах фабрике променио живот Смедеревске Паланке (стр.6)**



## **Антић: Септембар и октобар прва два месеца да је ГСП у плусу са возачима**

**Зоран Антић из Самосталног синдиката ГСП оценио је у Дану уживо да су у септембру и октобру имали први пут ситауцију да су били у плусу са возачима. "Људима је примамљиво да иду за веће зараде, од 1.500, 2.000 евра месечно да раде у иностранству. Овде је зарада доста нижа, али је просечна зарада сада у порасту", каже он.**

Реагујући на коментаре грађана да возила нема довољно и да поласци касне, Антић каже да су у граду гужве, као и да је због тога смањена проточност саобраћаја.

"Чињеница да возила има мање није тачна, има онолико колико је планирано. Нажалост, ако је ситуација таква да се грађани жале, онда је то аларм да треба да се реагује", каже он.

Додаје да им смета то што се, како каже, стално апострофира да је то ГСП Београд, јер поједине линије држе приватни превозници,

"Генерално се повећала гужва, има и радова, та гужва смањује проточност саобраћаја", каже.

Каже да су дуго радили на новом колективном уговору, који је у другој половини октобра почео да важи.

"То је нешто што ће побољшати материјални статус запослених. Услови се константно поправљају, у процесу је финансијска консолидација. Ради се заједнички и са руководством Скупштине града, укључен је и менаџмент предузећа, заиста се ради да се побољшају услови рада, зараде запослених, да се спречи и заустави одлив возача", каже Антић.

Говорећи о финансијској консолидацији ГСП, каже да је у завршном степену реализације.

"Треба да дођемо до тога да бар јавна предузећа на територији Београда за све запослене плаћају карте. Када би 70 одсто грађана плаћало карту, ГСП би имао приходе преко милијарду динара месечно", каже, додајући да онда ГСП не би био проблем ни граду, нити би био спомињан било где као губиташ.

"Али ГСП није губиташ, јер не врши наплату, а остварује задатке који су му дати да уради", каже.

Говорећи о одласцима возача, каже да су у ЕУ отворили границе за запослене из Србије.

"Људима је примамљиво да иду за веће зараде, од 1.500, 2.000 евра месечно да раде у иностранству. Овде је зарада доста нижа, али је просечна зарада сада у порасту, ишла је са 52.000 на 57.000 динара. Требало би у децембру да пређе 60.000 хиљада, а очекује се да ће просечна зарада доћи до негде 65.000 динара", каже Антић, додајући да су септембар и октобар прва два месеца да су били у плусу са возачима.

Каже да су услови рада јако тешки, да су возачима поверена огромна средства и животи Београђана.

"Више пута сам истицао, они су хероји овог града. Они су стварно људи које треба много више да ценимо и поштујемо", каже он.

Додаје да се смене праве и уклапају да могу да се уклопе са редом вожње.

"Возач аутобуса може до осам сати да проведе за воланом", каже.

Истиче да у ГСП постоји озбиљна психолобораторија, као и да су јако строги критеријуми, који не могу да се спуштају на било који начин.

"По закону постоји обавезан лекарски преглед, а запослени имају могућност ако се нешто деси, да их пошаље шеф или на свој захтев да се ванредно прегледају", објашњава.

Каже да мисли да је просечна старост аутобуса осам или девет година, али и да је граду потребно више аутобуса.

## **Јавни превоз у Кикинди пред колапсом: Фале возачи, аутобуси дотрајали**

АУТОР:Наташа Ковачев

**Пословање кикиндског јавног превозника, предузећа "Аутопревоз", доведено је у питање због одласка возача и дотрајалог возног парка, упозоравају у синдикату. Од послодавца траже хитну набавку нових аутобуса, повећање плата за возаче и исплату солидарне помоћи за све запослене. Одговор управе предузећа, ни поред обећања директора, нисмо добили.**

Међуградске, приградске линије и ванлинијски саобраћај - посла има, али ускоро неће имати ко и чиме да га обавља, упозорава синдикат кикиндског "Аутопревоза".

Сваке недеље одлазе возачи, пре свега због ниских зарада. За осам, често и 12 сати за воланом, примају плату од 32 хиљаде динара.

"Тешко се јако живи. Са двоје деце, то примање...", рекао је Перица Јованић, возач у ЈП "Аутопревоз".

Перица је у фирми 11 година. Проблеми су, каже, наступили пре три. Тада су његове колеге почеле масовно да одлазе. Само за годину и по дана, отишло их је двадесетак.

"Значи, плата мора возача да се дигне и то под хитно. Ја колико сам чуо, од Нове године се мења закон, са српским пасошем возач може да иде свугде. Шта ће овде остати? Колапс", додаје Јованић.

Синдикат већ три године тражи да се зарада возача подигне бар на 38 хиљада и да фирма одустане од уговора о привремено-повременим пословима на које их најчешће запошљава.

"Јасно је нама да то није проблем који је актуалан само код нас у Кикинди, али у нашој фирми двадесетак људи који су отишли у овом периоду, нама ствара велики проблем", каже Роберт Шулиц, Синдикат у ЈП "Аутопревоз".

Шта то конкретно значи објашњава кроз проблем прављења дневног распореда. Возачи морају да раде по 12 сати, јер их нема довољно за све планиране поласке. Још једно горуће питање је, додаје, недостатак аутобуса за међуградски превоз. Последњи пут су купљени 2008.

О проблемима који би могли угрозити опстанак "Аутопревоза" синдикат је, кажу, обавестио и градску власт у Кикинди. Додају да начелну подршку градоначелника имају, али да се на терену ништа није променило. Верују због тога што немају подршку директора предузећа.

Од њега су добили само обећања, баш као и Н1. Душан Марковљев најпре нам се захвалио на прилици да одговори на замерке синдиката и затражио да му питања проследимо електронском поштом, а онда на њих није одговорио. Престао је и да се јавља на телефон.

"Нимало напора није уложено да би се било шта од овога што сам навео решило. Директор својим обећањима није решио проблем", каже

Роберт Шулиц.

А почетак би, по њима, била набавка пет аутобуса за међуградски саобраћај. Тако би они који су још ту, па и неки будући возачи имали бар чиме да раде.

## Послодавци у Немачкој искоришћавају странце

АУТОР:Хина/АФП

**Послодавци у Немачкој редовно "искоришћавају" странце које мање плаћају, запошљавају их без уговора о раду и присиљавају их да раде прековремено, а да им прековремени рад не плаћају, упозорава у немачки Институт за људска права.**

Странци, међу којима су и Сиријци и Ирачани пристигли 2015, али и Румуни, Бугари и Латиноамериканци, жртве су "немилог искоришћавања" на послу, наводи тај независни институт у годишњем извештају поднетом немаком парламенту.

Послодавци се не либе да странцима исплаћују доста мању плату од минималне која је тренутно 8,84 евра бруто по сату. Неки страни радници морају да раде и прековремено, што им није плаћено, истиче институт који је разговарао с више десетина страних радника.

Такве ситуације су честе, истиче се, у сектору грађевинарства, фабрикама за прераду меса, али и у здравству, пружању услуга чистићења и угоститељству.

У извештају се упозорава и на то да странци често раде без уговора о раду и не добијају исплатну листу за плату, што им отежава евентуално подизање тужбе на суду. Њихови послодавци им не уплаћују ни социјалне доприносе.

"Заправо, ти људи немају готово никакву могућност да се обрате суду у вези са захтевима за плату", изразила је жаљење директора института Беате Рудолф на представљању извештаја.

Немачка је 2015. примила око милион миграната, углавном из Ирака и из Сирије. Та одлука Ангеле Меркел била је на мети критике приликом узлета крајње деснице, па и у њеном властитом табору, али су је послодавци подржали.

Берлин је након тога донео строже законе о азилу који помажу да се драстично смањи број нових захтева за азил.

Немачка је од јануара до краја октобра 2018. забележила 158.000 захтева за азил, што је далеко мање него у 2016. када их је имала 750.000.



## Трогодишњи колективни уговор синдиката и Горења

**Компанија Горење Србија и Самостални синдикат металаца Србије – Синдикат „ГОРЕЊЕ ДОО Ваљево“ и Асоцијација слободних и независних синдиката – Синдиката „АСНС ГОРЕЊЕ“ Ваљево потписали су трогодишњи колективни уговор, саопштила је данас компанија Горење Србија.**

Уговор за раднике фабрике и представнике синдиката значи већа права, а за све стране и додатну сигурност, наводи се у саопштењу и нагlašавана да је реч о првом колективном уговору закљученом на нивоу компаније који „представља споразум две стране, за разлику од Правилника о раду који једнострано доноси и мења сам послодавац“.

Новине које доноси колективни уговор односе се на додатне дане годишњег одмора за различите категорије запослених укључујући родитеље и самохране родитеље, јубиларну награду, плаћено одсуство током селидбе, склапања брака, порођаја супруге за новопечене

очеве, као и покривање трошкова образовања запосленог унутар компаније и у образовним инситуацијама, наводи се у саопштењу.

Представници Горења и синдиката уверени су да ће потписивање колективног уговора допринети међусобном разумевању и унапређењу услова рада запослених и пословања компаније, оцењено је у саопштењу.

Горење у Србији тренутно запошљава око 3.000 радника, од којих је више од половине запослених – 1.700, у фабрици раскладних уређаја у Ваљеву, где је у припреми изградња још једне фабрике, која ће упослити 200 до 300 нових радника, што је најављено недавно доласком већинског власника, Хисенсе Гроуп.

Са новим већинским власником се у наредном периоду очекује и приступ новим тржиштима и дистрибуционим каналима, као и подстицај развоју новог производног портфолија, наведено је у саопштењу компаније.

## **Гоша: Како је крах фабрике променио живот Смедеревске Паланке**

**оПише: ББЦ Нев**

ББЦКроз ову капију некада је свакодневно пролазило 7.500 радника

Неколико делимично ремонтваних вагона у бојама српске заставе и још толико спремних за фарбање у истом стилу, заустављене машине, празна фабричка хала и чувар – то је слика која дочекује посетиоце у Фабрици шинских возила Гоша у Смедеревској Паланци.

Машине у овим халама недавно су заустављене, радници добили отказе, а у фабрици је проглашен стечај.

Стечајни управник нада се да ће нову годину фабрика дочекати у другачијем издању – да ће нови власник проћи кроз врата ове фирме 21. децембра.

За тада је заказана је продаја Шинских возила, фабрике која је некада била део гиганта који је само у Смедеревској Паланци запошљавао 7.500 људи.

Од некадашњег природног цина, у чијем је саставу у овом градићу било више од десет фирми, данас раде три – Гоша Монтажа, Гоша Безбедност и Фабрика опреме и машина.

Остале су у ликвидацији или стечају.

Осим у Паланци, Гоша је имала фабрике и предузећа широм некадашње Југославије, у којима је запошљавала још око пет хиљада радника.

### **Трећа срећа?**

**Ремонт шинских возила је и прва делатност у фабрици отвореној још давне 1923. године, названој Јасеница.**

Фабрика шинских возила, која због тога може да се сматра и најстаријим Гошиним предузећем, први пут се у рукама приватног власника нашла 2007. године, када ју је купила словачка фирма *ЖОС Трнава*.

Након десет година, у априлу 2017. продала ју је *Лиснарт Холдинг Лимитеду* са седиштем на Кипру – али је и ова приватизација пропала.

Уследио је штрајк запослених због неисплаћених зарада, самоубиство једног радника, најаве политичара да ће радници добити помоћ, да ће Гоша бити спасена.

Али је све кулминирало проглашењем стечаја и поделом отказа радницима. Њих 324 је остало без посла.

ББЦУ халама Фабрике шинских возила заустављен је ремонт вагона

У хале, које су потпуно опремљене и спремне за ремонт и производњу нових вагона, железничких средстава и других шинских возила, уселили су се након тога закупци.

Пре неколико дана су и они, због неизмирених обавеза, напустили просторије.

Стечајни управник ове фабрике Аца Митић за ББЦ на српском каже да се нада да ће фирма ускоро наћи новог власника.

„Овде постоје сви услови за производњу и будући власник ће, истог тренутка када уђе у халу, моћи да отпочне производњу.

Просторије су опремљене, опрема је технички и технолошки исправна, а оно што је најбитније – постоји стручна радна снага.

Имамо инжењере, завариваче, металостругаре, браваре – имамо све што је потребно за производњу“, прича Митић.

Површина производне хале у Фабрици шинских возила је око 40 хиљада квадрата и у њој је могуће годишње произвести око 120 путничких и око 500 теретних вагона.

„Та производња је остваривана осамдесетих година прошлог века, када је Гоша била моћна и само у Шинским возилима запошљавала око 1.500 радника и радила за тржиште Ирана, Ирака, Русије, за подручје читаве Југославије и када су *цветале руже*.

Шта је у Смедеревској Паланци остало након Гоше. Тхе Бритисх Броадцастинг Цорпоратион онда су дошле деведесте, ратови, санкције, распад државе, па демократске промене, приватизација, економска криза, недостатак тржишта, кашњење са исплатама, несолвентност“, прича Митић+.

Производња путничких вагона у Гоши је стала 2002. године. Под новим власником, од 2007. произвођени су теретни вагони.

Стечајни управник се нада да ће *Шинска возила* у првом покушају наћи новог власника, који ће се бавити истом делатношћу.

Уколико фирму купи неко из друге пословне области, боји се да ће све пропасти.

Такву судбину доживела је већина Гошиних фирми у Смедеревској Паланци.

Милан Вујчић је у Фабрици шинских возила радио 29 година и каже да није веровао да ће фирма доживети овакву судбину.

ББЦХале Фабрике шинских возила спремне су за новог власника

Од Гошиних плата се некада добро живело, присећа се данас.

„Када седам хиљада радника прими плату, читав град то осети и живи од тога. онда су дошле деведесете“, прича за ББЦ на српском Вујчић.

Он је сведок „мрачних“ дешавања у Гоши.

Прича да су прве две године после приватизације биле добре, а да су онда поново кренули проблеми.

„Највећи кривац што је Гоша пропала је држава Србија. Ја сам то причао и увек ћу причати.

Држава је дозволила претходном власнику да пет година не плаћа порез и да три године не плаћа раднике. Ми смо слали пријаве, али је неко у Београду очигледно на то стављао шаку“, прича Вујчић.

Становници Паланке, према његовим речима, и даље нису свесни шта се губитком Гоше све изгубило.

Осим у Паланци, једна од Гошиних фирми која је „опстала“ у рукама приватног власника је Фабрика за производњу специјалне опреме из Симићева.

ББЦИ време је стало

Недавно је приватизован и Институт Гоша у Београду, који је купио Миленијум тим.

### **Живот Гоше – живот Паланке**

**Смедеревска Паланка је општина у централној Србији, која тренутно има око 47.000 становника и око 9.500 запослених.**

Гоша, односно оно што је од ње опстало, и даље је са око хиљаду радника највећи послодавац у овој општини.

Један од некадашњих Гошиних радника је и Радован Аџић.

Кроз капију фабрике пролазио је 23 године. Последњи пут – када је фирма у којој је радио прогласила стечај.

Град у коме живи данас изгледа помало депресивно.

„Паланка дели судбину свих места која су имали велике гиганте. Гиганти су пропали, а нису отворене друге фирме које би запослиле раднике.

Несхватљиво је да су шинска возила скоро сто година производила вагоне, а да их ми данас увозимо“, прича Аџић за ББЦ на српском.

ББЦГоша је извозила широм света

За град би значило да у Гошу дођу нови власници, сматра он.

„Да запосле и сто радника, то би значило да је сто породица обезбеђено. Ако нема ни тих сто плата, ни народ нема од чега да живи“, додаје Аџић.

У оквиру фабрике постоји и школа за обуку будућих радника – или је бар некада тако било.

Млади који данас заврше Машинско-електротехничку школу Гоша, овде тешко проналазе посао.

Иван Стевановић има 27 година и пре десет је завршио ову средњу школу.

У струци никада није радио и каже да млади у овом граду посао налазе по кладионицама, кафићима, бутицима, кинеским радњама, у трговини.

„Ја нисам живео у време највећег успеха Гоше. Слушао сам разне приче и кажу да је било много боље него сада.

Свакако би било боље да Гоша ради, да људи овде остају, а не да одлазе како би могли да пронађу посао“, прича Стевановић за ББЦ на српском.

### **Од Јасенице до Гоше**

**Акционарско друштво Јасеница, од ког је почела прича о Гоши и индустријализацији Смедеревске Паланке, названо је по имену реке која овуда протиче, Основано је 1923. године, француско-српским капиталом.**

ББЦМноге хале некадашњег гиганта данас су празне

Фабрика је име Гоша добила 1950. године, по партизанском хероју из ових крајева, Драгославу Ђорђевићу Гоши.

Вагони, аутобуси, прикључна возила, електроопрема, конструкције за мостове – само су неки од производа који су излазили из хала које данас стоје празне.

### **И Тито за браварским стругом**

**Мајстори Гоше су одувек важили за врхунске, а овде се прича да је међу њима био и Јосип Броз Тито.**

Писани трагови за ову легенду, насталу вероватно на основу Титове аутобиографије и говора које је држао током три посете Гоши, не постоје.

Ипак, у Паланци се верује да је баш ту крајем 1926. и 1927. Тито живео и радио у Јасеници.

Скоро четири деценије, тачније од педесетих до деведесетих година прошлог века, прича да је Тито био бравар запослен у паланачкој фабрици, важила је за неприкосновену истину.

Гоша ове године прославља 95. рођендан. Оснивачи Јасенице те 1923. су живот фабрике ограничили на 99 година.

У међувремену је тај период промењено, а питање је шта ће од ње остати до тог симболичног рока.