

**АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ а.д.**

**ДУГОРОЧНИ И СРЕДЊОРОЧНИ ПЛАН
ПОСЛОВНЕ СТРАТЕГИЈЕ И РАЗВОЈА
ЗА ПЕРИОД 2017-2027**

ЈУН 2017.године

На основу члана 22. став 5. Закона о јавним предузећима („Службени гласник РС”, број 15/16) и члана 43. став 2. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 - исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - УС, 72/12, 7/14 - УС и 44/14),

Влада доноси

РЕШЕЊЕ
О ДАВАЊУ САГЛАСНОСТИ НА ДУГОРОЧНИ И СРЕДЊОРОЧНИ ПЛАН ПОСЛОВНЕ
СТРАТЕГИЈЕ И РАЗВОЈА „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ” АД ЗА
ПЕРИОД 2017-2027. ГОДИНЕ

I

Даје се сагласност на Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја „Инфраструктура железнице Србије” а.д. за период 2017-2027. године, који је донела Скупштина Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд, на седници од 29. јуна 2017. године.

II

Ово решење објавити у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 Број: 023-8245/2017

У Београду, 31. августа 2017. године

В Л А Д А

Тачност преписа оверава
ГЕНЕРАЛНИ СЕКРЕТАР


Новак Недић

ПРЕДСЕДНИК

Ана Брнабић, с.р.

„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Број: 5/2017-116-49

Датум: 29.06.2017. године

Београд

На основу члана 16. став 1. тачка 7) и става 2. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17), Скупштина „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је на седници одржаној 29.06.2017. године донела

ОДЛУКУ

1. Доноси се Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја за период од 2017. до 2027. године Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд.
2. Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја за период од 2017. до 2027. године из тачке 1, саставни је део ове одлуке.
3. Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја за период од 2017. до 2027. године доставити Оснивачу ради давања сагласности.
4. По добијању сагласности из тачке 3, Одлуку објавити у „Службеном гласнику Железнице Србије“.

Образложење

Законом о јавним предузећима („Службени гласник РС“, број 15/2016), уређено је да јавно предузеће доноси дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја.

Одредбом члана 16. став 1. тачка 7) и став 2. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17), успостављена је надлежност Скупштине Друштва за доношење дугорочног и средњорочног плана пословне стратегије и развоја.

Скупштина је, на седници од 03.03.2017. године, донела Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја за период од 2017. до 2027. године и исти доставила Оснивачу ради давања сагласности.

У поступку добијања сагласности, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Министарство финансија имали су одређене примедбе и сугестије које су се односиле на потребу усаглашавања инвестиционе политике Друштва са коначном верзијом Националног програма јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС“, број 53/17).

У складу са достављеним сугестијама усаглашен је предлог Дугорочног и средњорочног плана пословне стратегије и развоја за период од 2017. до 2027. године, Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд.

На основу наведеног, одлучено је као у диспозитиву.

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Проф. др. Небојша Бојовић

САДРЖАЈ

1. УВОД И ОСНОВНИ ПОДАЦИ	3
1.1. Функција управљача железничке инфраструктуре	4
1.2. Организација управљача железничке инфраструктуре	5
1.3. Основе за израду дугорочног и средњорочног плана за период 2017-2027 године	6
1.4. Важећа регулатива и нормативни акти којима је регулисана јавна железничка инфраструктура у Републици Србији	6
1.5. Међународни акти и организације	7
1.6. Основни циљеви друштва	8
1.7. SWOT анализа	10
1.8. Корпоративно управљање и ризици	11
2. ПРОЈЕКЦИЈА ЕКОНОМСКОГ ПОЛОЖАЈА У ПЕРИОДУ 2017 -2027	13
2.1. Побољшање пословног учинка за период 2017. – 2027. година	17
2.2. Пројекције промена на сталној имовини капиталу у кредитној задужености друштва	17
2.3. Програми штедње на плану интерне економије	18
2.4. Програм одржавања сопственим капацитетима	19
2.5. Вишак имовине и рационализација мреже	20
3. КАРАКТЕРИСТИКЕ И СТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ	22
3.1. Структура железничког инфраструктурног система	22
3.2. Категоризација железничких пруга	23
3.3. Техничке карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије	24
4. СТРАТЕГИЈА ИЗГРАДЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ	30
4.1. Стратегија изградње и реконструкције	30
4.2. Стратегија одржавања железничке инфраструктуре	31
4.3. Стратегија унапређења	33
4.4. Стратегија и развој у области безбедности и здравља на раду, заштите од пожара и ванредних ситуација за период 2016-2027 године	35
5. ОДРЖАВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ	36
6. ИЗГРАДЊА НОВИХ КАПАЦИТЕТА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОД ПОСЕБНОГ ЗНАЧАЈА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ	39
7. ИНВЕСТИЦИОНА УЛАГАЊА	43
8. ЗАКЉУЧАК	53

1. УВОД И ОСНОВНИ ПОДАЦИ

Пословно име:	Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром "Инфраструктура железнице Србије" Београд
Скраћено пословно име:	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
Седиште:	Београд, Немањина 6
Оснивач:	Република Србија, у чије име оснивачка права остварује Влада
в.д. директора:	Душан Гарибовић
Шифра делатности:	52.21- Услуге делатности у копненом саобраћају
Матични број:	21127094
ПИБ:	109108420
Надлежно министарство:	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
Управљање Друштвом:	једнодомно
Органи Друштва:	Скупштина и Одбор директора
Телефон:	011/3616-841
Интернет презентација	http://infrazs.rs
E-mail:	kabinet.infrastruktura@srbrail.rs

Законом о железници (Сл. Гласник РС, бр. 45/2013 и 91/2015) који је ступио на снагу 30.05.2013. године управљање јавном железничком инфраструктуром и обављање превоза у железничком саобраћају врши се под условима и на начин прописаним овим законом.

Законом о безбедности и интероперабилности железнице (Сл. Гласник РС, бр. 104/2013, 66/2015 и 92/2015) који је ступио на снагу 27.11.2013. године, уређују се услови којима се омогућава да железница у Републици Србији буде безбедна и интероперабилна у циљу несметаног одвијања саобраћаја.

На основу чл. 11., 264. и 265. Закона о привредним друштвима („Службени гласник РС”, бр. 36/11, 99/11, 83/14 – др. закон и 5/15), члана 5. став 2. Закона о јавним предузећима („Службени гласник РС”, бр. 119/12, 116/13 – аутентично тумачење и 44/14 – др. закон) и члана 43. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14), Влада Републике Србије донела је Статут Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром "Инфраструктура железнице Србије" Београд.

Одлуком Владе Републике Србије од 02.07.2015. године („Службени гласник РС”, бр.73/15) основано је Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром.

На основу Одлуке Владе Републике Србије и Статута „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., друштво је уписано у регистар привредних субјеката по решењу Агенције за привредне регистре БД 69692/2015 од 10.08.2015. године.

На основу члана 14. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура железнице Србије” Београд („Службени гласник Републике Србије”, број 60/2015) и Закључка Владе 24 број: 119-8293/2015 од 04.08.2015. године, Скупштина Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура железнице Србије” Београд је на седници одржаној 21.10.2016. године, донела Одлуку о именовању извршних директора Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура железнице Србије” Београд.

Одлуком Владе Републике Србије од 2. јула 2015. године, основано је Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, као друштво стицалац дела имовине „Железнице Србије“ акционарско друштво, Београд, чији је попис и опис утврђен Деобним билансом, као саставним делом Плана статусне промене „Железнице Србије“ акционарско друштво, Београд, издвајања уз оснивање нових акционарских друштава.

Друштво је уписано у регистар Агенције за привредне регистре 10. августа 2015. године, када је стекло својство правног лица и почело самостално да послује.

Законом о железници, основна делатност "Инфраструктура железнице Србије" а.д. као управљача јавном железничком инфраструктуром је:

- одржавање јавне железничке инфраструктуре,
- организовање и регулисање железничког саобраћаја,
- обезбеђење приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима, као и правним и физичким лицима која обављају превоз за сопствене потребе,
- заштита јавне железничке инфраструктуре и
- вршење инвеститорске функције на изградњи и реконструкцији јавне железничке инфраструктуре.

52.21 - Услуге делатности у копној саобраћају

Делатност из става 1. обухвата управљање јавном железничком инфраструктуром, и то у делу: одржавања јавне железничке инфраструктуре; организовања и регулисања железничког саобраћаја; обезбеђења приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима, као и правним и физичким лицима која обављају превоз за сопствене потребе; заштите јавне железничке инфраструктуре.

Друштво обавља делатност од општег интереса, у складу са законом. Друштво може обављати и друге делатности у складу са законом. Друштво обавља послове и услуге у унутрашњем и спољнотрговинском промету, у складу са законом.

1.1 Функција управљача железничке инфраструктуре

У складу са Законом о железници и Законом о безбедности и интероперабилности железнице, управљач железничке инфраструктуре као правно лице има следеће функције и обавезе:

- организује и регулише железнички саобраћај, осигурава приступ и коришћење железничке инфраструктуре свим железничким превозницима који испуњавају услове прописане наведеним законима;
- обезбеђује трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре, несметано коришћење објеката железничке инфраструктуре и других средстава рада за железнички саобраћај, а такође и организује и регулише безбедан и несметан железнички саобраћај;
- стара се о заштити животне средине у складу са законом и другим прописима;
- обавља послове доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања висине накнада за коришћење железничке инфраструктуре и вршења њихове наплате, израде и објављивања реда возњи, израде Изјаве о мрежи, вођења прописаних евиденција, података и документације важне за безбедност железничког саобраћаја, израђује програме изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја;
- подноси два пута годишње Влади извештај о реализацији програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја;
- одговоран је за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаног с њом тако што спроводи потребне мере за контролу ризика, примењује националне прописе и стандарде за безбедност и успоставља системе за управљање безбедношћу, у складу са законом;

- одговоран је корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за свој део система и његово безбедно функционисање, укључујући у то и снабдевање материјалом и уговарање услуга.

„Инфраструктура железнице Србије” је акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром које је 100% у власништву Републике Србије. На основу Закона о привредним друштвима („Службени гласник РС”, бр. 36/2011, 99/2011, 83/2014 – др. закон и 5/2015), Одлуке о оснивању акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, бр. 60/15 и 73/15), Статута акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” („Службени гласник РС”, бр. 60/15 и 73/15)- органи „Инфраструктуре железнице Србије” а.д. су Скупштина и Одбор директора.

1.2 Организација управљача железничке инфраструктуре

У протеклом периоду Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и „Железнице Србије” а.д. су, у сарадњи са осталим учесницима у процесу реформе железнице, интензивно радили на припреми докумената и аката неопходних за реструктурирање „Железнице Србије” а.д.

У оквиру процеса реформе железнице извршено је раздвајање управљања железничком инфраструктуром и обављања превоза на железници. У вези с тим, Влада Републике Србије донела је 2. јула 2015. године одлуке о оснивању нових железничких компанија. То су: „Инфраструктура железнице Србије” а.д. – управљач железничком инфраструктуром, „Србија Воз” а.д. – друштво за превоз путника на железници, „Србија Карго” а.д. – друштво за превоз робе на железници. Наведена три друштва оперативно су почела са радом 10. августа 2015. године, када су именовани први директори нових компанија. Процес је извршен кроз статусну промену „Железнице Србије” а.д, издвајање са оснивањем, а оснивач нових друштава је Република Србија као једини законом овлашћени оснивач за оснивање друштава за обављање делатности од општег интереса. Основни задатак „Железнице Србије” а.д. је да пружа техничку подршку у наредним корацима реструктурирања железничког сектора у Републици Србији.

Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд (у даљем тексту: „Инфраструктура железнице Србије” а.д.), ради обављања управљања железничком инфраструктуром организује се по пословима, и то:

- организација и регулисање железничког саобраћаја и приступа железничкој инфраструктури где се обављају послови саобраћаја, и техничко-колски послови;
- одржавање железничке инфраструктуре, где се обављају послови одржавања грађевинске и електротехничке инфраструктуре;
- економски послови, у оквиру којих се обављају: финансијско послови, послови плана и анализе и сарадње са међународним финансијским институцијама (у даљем тексту: МФИ), рачуноводствени послови; послови набавке и складиштење добара; правни послови, у оквиру којих се обављају послови везани за људске ресурсе и некретнине;
- развој и модернизација железничке инфраструктуре, у оквиру којих се обављају послови развоја и послови инвестиција.

Послови „Инфраструктура железнице Србије” а.д. обављају се у оквиру сектора и секција територијално организованих по пословима.

Послови који су организационо везани за Одбор директора обухватају послове остваривања пословодне, стручне и административне функције у „Инфраструктури железнице Србије” а.д. и послове унутрашње контроле, интерне ревизије, унутрашње безбедности и заштите, као и послове информационих система и техничке дијагностике.

У „Инфраструктури железнице Србије” а.д. се обављају саобраћајни, грађевински, електротехнички, техничко-колски послови, послови приступа железничкој инфраструктури, послови развоја и инвестиција и заједнички послови, и то преко:

1. Сектора за саобраћајне послове и приступ железничкој инфраструктури
2. Сектора за техничко-колске послове;
3. Сектора за грађевинске послове;
4. Сектора за електротехничке послове;
5. Сектора за финансијске послове, план и анализу;

6. Сектора за набавке и стоваришне послове;
7. Сектор за рачуноводствене послове;
8. Сектора за људске ресурсе, правне послове и некретнине
9. Сектора за развој и инвестиције
10. Секције, територијално организоване по пословима.

М и с и ј а

Управљање јавном железничком инфраструктуром у Републици Србији, организовање и регулисање железничког саобраћаја, обезбеђење приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима као и правним и физичким лицима који обављају превоз за сопствене потребе, а који испуњавају прописане услове, изградња и реконструкција јавне железничке инфраструктуре. Успостављање стандарда пословања, хармонизација са важећим стандардима и прописима у међународном железничком саобраћају. Успостављање стандарда понашања запослених као и обезбеђивање рационализованог, компетентног и мотивисаног особља.

В и з и ј а

Савремена, безбедна и тржишно оријентисана железница, што значи: трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштита јавне железничке инфраструктуре, несметано коришћење објеката железничке инфраструктуре и других средстава рада за железнички саобраћај, организовање и регулисање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја уз старање о заштити животне средине у складу са законом и другим прописима.

1.3 Основе за израду дугорочног и средњорочног плана за период 2017-2027 године

1. Генерални (Мастер) план развоја транспорта у Републици Србији од 2009. – 2027. године
2. Мастер план за железнице
3. Нацрт финалног Извештаја Консултантске куће „Planet“
4. Одлука о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС“, број 53/17“)
5. Поглавља 14 и 21 у приступним преговорима са ЕУ
6. Студије оправданости за инвестиционе пројекте („кинески кредит“, „руски кредит“, ЕБРД, ЕИБ итд.)
7. Упутство за припрему буџета Републике Србије за 2017. годину са пројекцијама за 2018. и 2019. годину Министарства финансија
8. Директиве Европске уније (еколошки аспект, енергетска ефикасност итд.)
9. Просторни план Републике Србије
10. План развоја железничког, друмског, воденог, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015 до 2020. Године
11. Стратегија интегрисаног управљања граничним прелазима у Републици Србији
12. Техничка помоћ Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и „Железнице Србије“ а.д. на припреми корпоративног и финансијског плана реструктурирања „Железнице Србије“ а.д.
13. Јединствени преглед инфраструктурних пројеката
14. Национални програм за усвајање правних тековина ЕУ
15. Друга стратешка документа

1.4 Важећа регулатива и нормативни акти којима је регулисана јавна железничка инфраструктура у Републици Србији

У протеклом периоду, у складу са Националним програмом за усвајање правних тековина ЕУ (2013-2016) усвојено је пет нових закона из области железничког саобраћаја. Закони који уређују материју која се односи на железничку инфраструктуру су:

- Закон о железници („Службени гласник РС”, бр. 45/13 и 91/15);

- Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15 – др. закон и 92/15);
- Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 38/15);
- Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и воденом саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15);
- Закон о инспекцијском надзору („Службени гласник РС”, број 36/15).

У складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице, Дирекција за железнице објављује техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ). ТСИ су европске техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система у Републици Србији мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.

Поред наведених прописа, закони из области заштите животне средине који се односе на железничку инфраструктуру су следећи:

- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 - др. закон, 72/09 - др. закон и 43/11 - одлука УС и 14/16);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС”, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 36/09);
- Закон о потврђивању Конвенције о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 102/07 и 4/16).

1.5. Међународни акти и организације

Република Србија је потписница или следбеница следећих међународних аката од значаја за област железничког саобраћаја:

1) Европског споразума о најважнијим железничким пругама (AGC) („Службени гласник СФРЈ – Међународни уговори”, број 11/89). По АГЦ-у на територији Србије су следеће најважније железничке пруге у Европи: Е 66 Београд–Вршац (Стамора Моравита), Е 70 (Товарник) Шид-Београд-Ниш-Димитровград (Драгоман), Е 79 Београд–Врбница (Бар), као и Е 85 (Келебија) Суботица–Београд–Ниш–Прешево (Табановци), која обухвата и пругу Лапово–Крагујевац–Краљево–Приштина–Ђенерал Јанковић (Волково);

2) Европског споразума о важним међународним комбинованим транспортним линијама и сродним инсталацијама (AGTC) („Службени гласник СРЈ -Међународни уговори”, број 7/05). Сходно споразуму железничке пруге од значаја за међународни комбиновани и интермодални транспорт на територији Републике Србије према ознакама су: С-Е 85 (Келебија) Суботица–Београд–Ниш (Краљево)–Прешево (Табановци), С-Е 70 (Товарник) Шид–Београд–Ниш–Димитровград (Драгоман);

3) Споразума о успостављању железничке мреже високе перформансе у Југоисточној Европи (SEECР) („Службени гласник РС - Међународни уговори”, број 102/07). Поменути мрежу пруга у Југоисточној Европи обухвата 16 међународних железничких оса, од којих пет садрже и пруге на територији Републике Србије, и то осе: 1 Атина–Солун–Скопље–Ниш–Београд–Загреб–Љубљана–Салцбург; Будимпешта–Суботица–Београд–Димитровград–Софија–Пловдив–Истанбул–Анкара–Адана/Сивас; 9 Бар–Подгорица–Врбница–Београд, 11 Букурешт–Крајова–Темишвар/Арад–Београд; 16 Загреб–Добрињин–Бања Лука–Добој–Тузла– Београд;

4) Споразума о стабилизацији и придруживању са Протоколом 4 о копненом саобраћају („Службени гласник РС - Међународни уговори”, број 83/08);

5) Закона о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС - Међународни уговори”, бр. 102/07, 1/10 и 2/13);

6) Меморандума о разумевању о развоју основне регионалне транспортне мреже у Југоисточној Европи, потписаног у Луксембургу 11. јуна 2004. године;

7) Анекса Меморандума о разумевању о развоју основне регионалне транспортне мреже у Југоисточној Европи за област железничког транспорта у Југоисточној Европи, потписаног у Тирани 4. децембра 2007. године.

Међународне организације чије област деловања су железнички саобраћај и железничка инфраструктура, у чијем раду учествују представници „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д. су:

1. UNECE - Економска комисија Уједињених нација за Европу, пројекат TER (Trans European Railway) - пројекат који обухвата земље средње, источне и југоисточне Европе, основан 1993. са задатком побољшања квалитета и учинка транспортног сектора;

2. CER - Заједница европских железница и инфраструктурних компанија, представља непрофитабилно тело које заступа интересе својих чланица у Европском парламенту, Комисији и Савету министара, као и према другим институцијама које доносе одлуке важне за железнички сектор;

3. RNE (RailNetEurope) - Међународно инфраструктурно удружење „Железничка мрежа Европе”. Заједничка организација европских управљача железничком инфраструктуром и тела за доделу капацитета у форми траса возова, која се бави оперативним питањима у међународном железничком превозу и заступа своје чланове као организација за побољшање међународног превоза на европској железничкој инфраструктури;

4. CORIDOR X PLUS - Интересна заједница за промовисање, сарадњу и развојне активности на Коридору 10. Савез за унапређење трансевропског железничког саобраћаја на југоисточној саобраћајној оси Европе;

5. SEETO – Транспортна организација за посматрање саобраћаја у Југоисточној Европи. Циљ јој је промовисање сарадње на развоју основне и пратеће саобраћајне инфраструктуре на мултимодалној SEETO свеобухватној мрежи и на унапређењу локалних капацитета за реализацију инвестиционих програма, као и прикупљање и анализа података о SEETO свеобухватној мрежи.

6. COLPOFER - организација основана са циљем унапређења сарадње железничке полиције и безбедоносних органа. COLPOFER спроводи своје активности у оквиру радних група које се баве кључним питањима у области безбедности, као што су борба против тероризма, миграције, крађе метала, сајбер криминал, графити и друго.

У току су активности везане за обнову чланарине у међународну организацију UIC - међународна организација која промовише сарадњу између железница, спроводи активности везане за развој међународног саобраћаја, предлаже начине за побољшање перформанси, промовише интероперабилност и креира нове међународне железничке стандарде. Учлањењем у UIC, Инфраструктура железнице Србије аутоматски постаје члан Групе железница Југоисточне Европе (SERG).

1.6 Основни циљеви друштва

На основу дефинисане визије и мисије, као и започетог корпоративног реструктурирања железнице, одређени су основни циљеви „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. за период 2017 – 2027 године:

- успостављање оптималне структуре пословања,
- повећање интерне ефикасности кроз кључне показатеље учинка,
- оптимизација трошкова,
- спровођење активности у циљу успостављање принципа тржишног пословања,
- подизање квалитета инфраструктуре кроз реализацију плана инвестиција,
- повећање профитабилности,
- спровођење активности у циљу успостављање принципа тржишног пословања, односно комерцијално управљање пословним активностима, кроз одговарајућу политику цена, и

формирање уговорног односа са државом (локалном самоуправном), како би се обезбедило адекватно финансирање непрофитабилних услуга и адекватно финансирање инфраструктуре.

мрежа пруга	- спречавање пропадања пруга, очување вредности мреже пруга и њено побољшање
развој пруга	- поред одржавања пруга, предвиђена су улагања у изградњу, рехабилитацију, реконструкцију, као и израду студија и пројеката
безбедност саобраћаја	- повећање безбедности у саобраћају, превентивне мере ради спречавања настанка ванредних догађаја, елиминација потенцијалних узрока настанка ванредних догађаја
заштита животне средине	- заштите животне средине, прилагођавањем развоја и одржавања инфраструктуре еколошким захтевима, - унапређење енергетске ефикасности
побољшање железничких веза	- рационализација железничке мреже кроз повећање обима превоза на магистралним и регионалним пругама, - укључивање и повезивање са локалном самоуправом у циљу повећања обима превоза на локалним и манипулативним пругама, - подстицање јавног приватног партнерства са локалном самоуправом у циљу управљања и одржавања железничке инфраструктуре за коју управљач јавном железничком инфраструктуром нема примарно интересовање, - развој постојећих распоредних и ранжирних станица у модерне робно-транспортне центре
услуге	- повећање квалитета инфраструктурних услуга по обиму и врсти у циљу комерцијализације железничке инфраструктуре и - спровођење стимулативних мера за укључивање локалне самоуправе и регионалне привреде у развој јавне железничке инфраструктуре
запосленост	- запошљавање оних кадрова који су неопходни за квалитетније одвијање технолошког процеса рада на железници као и кадрова који могу да доведу до развоја железничке инфраструктуре
финансијски циљеви	- смањење степена задужености - рационализација трошења на свим нивоима - сарадња са међународним финансијским институцијама - повећање сопствених прихода кроз оптималан однос висине накнаде за приступ и квалитета инфраструктурних капацитета - комерцијализација осталих потенцијалних Друштава
институционално јачање	- хармонизација са стандардима и поступцима ЕУ у координацији са ресорним министарством - побољшање информационог система - перманентна обука и усавршавање кадрова - повећање ефикасности и ефективности свих процеса
стратегија	- Стратегија је циљно оријентисана и заснована на визији за које се узима у обзир друштвени развој, опредељење Републике Србије као чланства у Европској унији, одрживи развој транспортног система и стабилне институције - Стратегијом железничког транспорта, утврђује се стање у областима транспорта, успоставља се концепт развоја инфраструктуре и транспорта, дефинишу се дугорочни и орочени циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију

1.7 SWOT анализа

S

W

СНАГЕ	СЛАБОСТИ
- Висок инвестициони потенцијал за улагања у капиталне пројекте изградње, реконструкције и модернизације инфраструктурних капацитета - Битно поузданија и конкурентнија инфраструктурна мрежа након имплементације инвестиционих пројеката из МФИ - Стратешки положај Коридора 10 и Коридора 11 - Чланство у референтним међународним железничким организацијама - Историјски дугови, проистекли из статусне промене, су у оквиру реалних финансијских извора - Стручност и искуство кадрова специјализованих занимања - CASH FLOW (ефикасна наплата потраживања)	- Недостатак средстава за одржавање инфраструктурних капацитета по техничким стандардима и последице вишегодишњег недовољног одржавање (пропуштена 2,5 циклуса одржавања) - Смањена пропусна моћ услед лошег стања инфраструктурних капацитета (слаба места) и непосредноте станице и укрснице - Недовољна или неблаговремено обезбеђена средства за експропријацију, пројектно- техничку документацију и друге зависне трошкове инвестиција - Недостатак континуираног унапређење знања и вештина кроз стратегију и планове развоја кадрова и управљање учинком људских ресурса константним школовањем, преквалификацијом и наставком реструктурирања радне снаге - Вишак запослених и неадекватна кадровска структура - Ниске зараде – слаба мотивисаност запослених - Старосна структура запослених (просечна старост запослених у 2016. години је 48,7 година)

O

T

ШАНСЕ	ПРЕТЊЕ
- Либерализација тржишта – улазак нових оператера - Завршетак инвестиционих програма из кредита Руске Федерације - Изградња и модернизација пруге од Београда до Суботице (кинески кредит) - Реконструкција грађевинске и електротехничке инфраструктуре Ниш – Димитровград (ЕИБ) - Реконструкција Барске пруге - Реконструкција регионалних пруга - Изградња нових индустријских колосека - Изградња терминала за интермодални транспорт	- Смањење расположивости инфраструктуре због реализације инвестиционих пројеката на Коридору 10 и Коридору 11 - Преусмеравање саобраћаја са Коридора 10 на конкурентски Коридор 4

1.8 Корпоративно управљање и ризици

1.8.1 Корпоративно управљање

Корпоративно управљање подразумева скуп правила по којима функционише унутрашња организација јавног предузећа, избор директора и чланова органа управљања, надзор државе као оснивача, систем планирања и извештавања, транспарентност у раду и мерење постигнутих резултата јавних предузећа.

У циљу унапређења корпоративног управљања и повећања нивоа ефикасности, ефективности и транспарентности пословања Друштва, формирана је Радна група и именован Руководилац радне групе која у оквиру спровођења послова на увођењу и развоју система финансијског управљања и контроле, има задатак да организационо успостави систем финансијског управљања и контроле, као свеобухватни систем интерних контрола, који се спроводи политикама, процедурама и активностима, а који ће обезбедити да се циљеви Друштва остваре кроз:

- пословање у складу са прописима, унутрашњим актима и уговорима,
- реалност и интегритет финансијских и пословних извештаја,
- добро финансијско управљање,
- заштиту средстава и података.

У циљу успостављања финансијског управљања и контроле, идентификоваће се ризици и одредиће се начин управљања ризицима, успостављају се контролне активности које ће обухватити писане политике и процедуре и њихову примену, успоставља се систем ефективног, благовременог и поузданог информисања, комуникације и извештавања, успоставља се систем контрола и функционисања финансијског управљања, утврдиће се начин праћења и процене адекватности и функционисања успостављеног система финансијског управљања и сачиниће се предлог стратегије управљање ризицима.

1.8.2. Управљање ризицима

Циљ успешног управљања ризицима у „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., усмерено је на постизање равнотеже прихода од накнада за коришћење железничке инфраструктуре, прихода од других комерцијалних послова и средстава обезбеђених од стране државе, са једне стране и расхода за железничку инфраструктуру, са друге стране.

Третман ризика, у зависности од ситуације, може да обухвата:

- избегавање ризичних активности,
- отклањање узрока ризика,
- утицај на промену вероватноће и последица ризика,
- дистрибуцију ризика са другим странама (уговорачи, финансијске институције...).

„Инфраструктура Железнице Србије“ а.д. је изложено ризику од промене курса страних валута који проистиче како из будућих пословних трансакција, тако и из значајних девизних обавеза, првенствено обавеза по кредитима и инодобављачима. С једне стране, промена курса у смислу пада вредности динара, првенствено у односу на евро повећава трошкове кроз повећане негативне курсне разлике и веће кредитне и друге обавезе прерачунате у динарски износ. С друге стране, промена курса у смислу јачања вредности динара, првенствено у односу на евро, може утицати на мање приходе исказане у динарима у билансу успеха од планираних.

Чланом 505. тачка 2. Закона о привредним друштвима, прописано је „да друштво стицалац постаје солидарно одговорно са друштвом преносиоцем за његове обавезе које нису пренете на друштво стицаоца...“ односно за укупне обавезе „Железнице Србије“ а.д. на дан 10.08.2015.године (обавезе према МФИ–краткорочне позајмице из Буџета за отплату кредита, обавезе према другим повериоцима евидентирание на дан 09.08.2015.године у износу од 1,3 милијарде динара уз неизвесне износе каматних и других пратећих трошкова, потенцијално обавезе по судским споровима итд.). Сагласно цитираном члану Закона о привредним друштвима, одредбама Закона о извршењу и обезбеђењу, било која од поменутих обавеза према повериоцима, која није пренета на друштва стицаоце и није решена, односно није постигнут споразум са повериоцем, може блокирати рачуне сва три стицаоца у Статусној промени, и принудно се наплатити из новчаних средстава или имовине друштава, односно потраживања извршног дужника (дужник дужника).

Такође, неизмирење или непризнавање преузетих обавеза по Статусној промени и Деобном билансу од стране стицаоца, ће свакако резултирати тужбом извршног повериоца по изворним документима о дужничко-поверилачком односу са преносиоцем, уз неизвесан исход у смислу солидарне одговорности из чл. 505 Закона о привредним друштвима.

Дакле, са аспекта Правилника о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање и функционисање система финансијског управљања и контроле у Јавном сектору (Сл. Гласник РС. бр.99/2011) и обавеза из чл.11 овог Правилника (идентификација, процена и управљање ризицима који прете остварењу циљева корисника јавних средстава), а сагласно укратко презентираним чињеницама евидентан је висок степен ризика у контексту активирања правних последица по нерешеним обавезама до 09.08.2015.године, које у битној мери могу блокирати пословање друштва стицаоца односно онемогућити спровођење планираних циљева у Програму пословања за 2017.годину и даље.

У овом моменту веома велики степен ризика по пословање Друштва, представљају и тужбе запослених за сменски рад, а извесно и за топли оброк и регрес. У оваквој пракси у којој Колективни уговор као општи акт из Закона о раду нема правну снагу, осим уколико Колективним уговором примања запосленог нису већа од законом прописаних, послодавци су практично принуђени да у Колективне уговоре или Правилнике о раду, препишу одредбе Закона о раду, без обзира на могуће последице.

У циљу спречавања даље штете и неконтролисаног одлива средстава по овом основу, што битно ремети планирану финансијску конструкцију из Програма пословања, МГСИ је са Репрезентативним синдикатима, на основу Закључка Владе 05 Број:112-931/2017 од 03.02.2017.год. донело Аутентично тумачење бр.1/2017-204 од 08.02.2017.год. којим се потврђује да је у вредност радног часа укључен регрес и топли оброк. Најкраће, у овој веома комплексној ситуацији, запосленима, којима је редовно исплаћивана, зарада по Уговору о раду и Колективном уговору, биће у могућности да наплати још неколико хиљада евра са порезима и доприносима.

Порески третман преноса инвестиционих улагања у овом смислу са „Железнице Србије“ а.д. на „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. није до краја дефинисан. У циљу законитог поступања у овим трансакцијама од Министарства финансија је у децембру прошле године затражено званично тумачење, имајући у виду одредбе чл. 505, став 2, Закона о привредним друштвима, односно да ли је пренос инвестиција у току са „Железнице Србије“ а.д. као друштва преносиоца, по усвојеном Плану поделе, због необезбеђене сагласности зајмодавца, предмет опорезивања по Закону о ПДВ-у, односно да ли предметни пренос не подлеже обавези плаћања ПДВ-а у смислу чл.6, став 1, тачка 1 Закона о ПДВ-у као пренос дела имовине у Статусној промени, а у складу са Планом поделе.

Поводом овог питања је организован састанак са Министарством финансија и очекује се позитивни мишљење чиме би се омогућила несметана имплементација инвестиција у току из кредитних извора, и законито разрешење овог отвореног питања између преносиоца и стицаоца у Статусној промени.

Потенцијално негативно мишљење би битно усложнило цео концепт преузимања инвестиција са преносиоца на стицаоца, при чему би ове трансакције имале третман промета у смислу Закона о ПДВ-у по прописаној стопи од 20%.

2. ПРОЈЕКЦИЈА ЕКОНОМСКОГ ПОЛОЖАЈА У ПЕРИОДУ 2017 -2027

Економски положај друштва "Инфраструктура железнице Србије" а.д. у периоду 2017 – 2027.године ће свакако бити изузетно комплексан.

Наиме, највећи део економских показатеља и трендова у укупном пословном амбијенту, су и поред битног напретка у расту БДП-а и индустријске производње, и даље неповољни што ће свакако резултирати неизвесним условима пословања са непредвидивим последицама по железнички систем у целини. Успоравање привредног раста највећих светских економија, трансфер капитала из ЕУ на исток са јефтином радном снагом, политичке и мигрантске кризе у Сирији, Турској и Грчкој, осцилације цена производа црне и обојене металургије на светским берзама, неизвесна привредна активност у ширем окружењу и привредних система у земљи, ће се свакако одразити на превоз и приходе оператора, односно на износ и могућност наплате накнаде за приступ јавној железничкој инфраструктури. Укупан економски положај железничког система у овој, али и наредних година, треба сагледавати кроз чињеницу да ће општа економска криза потрајати и да ће могућности Државе за помоћ железничким предузећима (са високим степеном међусобне функционално – економске зависности) бити битно ограничене. У оваквим условима опстанак железничких друштава ће у битној мери зависити од пословне политике у самим предузећима. У овом смислу, морају се преиспитати сви сегменти пословања са циљем да се укупни трошкови у што краћем року ускладе са реалним финансијским могућностима, односно да се предузму све могуће мере за увећање и наплату прихода по свим основама. Резултати су могући само уз синергичан консензус и тимски рад пословодства, укупних стручних потенцијала Друштва, синдиката и свих запослених. Постојеће стање, односи, стечена права по разним основама, осетљива социјална политика и разни „ситни“ расходи проистекли из наслеђене праксе из прошлости и инерције великог система, у многим сегментима морају се пажљиво и стручно преиспитати, усагласити са важећим законским прописима, прецизно и недвосмислено увести у интерне процедуре и правилнике са уграђеним контролним механизмима. Ефекти уштеда, у непотребним и непословним расходима, би се преусмерили у инфраструктурне капацитете и пругу. Паралелно са редукцијом трошкова и преусмеравањем уштеда у функцију техничких капацитета потребно је сачинити оперативне акционе планове за обрачун и наплату прихода по свим могућим основама са прецизним задужењима и прописаном регулативом за поступање.

Уколико се друштво "Инфраструктура железнице Србије" а.д. у потпуности не прилагоди укупном пословном амбијенту, кризним условима пословања који ће трајати годинама и чињеници да ће Држава у наредном периоду имати врло ограничене могућности, потпуно су извесне веома озбиљне последице по економско, односно техничко-технолошко стање железничког инфраструктурног система.

Основни параметри у пројекцији економског положаја друштва, проистичу из следећих основних чињеница.

- Опредељени износ државне накнаде по километру пруге сходно расположивим средстава из Буџета, је испод половине европског просека и то за неупоредиво опремљеније железничке инфраструктурне системе у техничко-технолошком смислу, државна накнада и накнада за приступ инфраструктури не економску и техничко-технолошку одрживост у смислу чл.34 Закона о железници и односних одредби Закона о безбедности и интероперабилности железнице;
- Истовремено коридор IV (Румунија) и коридор V (Хрватска и БиХ, Луке Плоче и Ријека) ће конкуренцијом понуђених цена ИНО - оператерима, потенцијално утицати на обим превоза на коридору X и XI, односно мањим приходом

- Трошкови одржавања инфраструктурних капацитета ће током посматраног периода расти
- Увођење система централног управљања и организовања саобраћаја са савременим технолошким решењима и последично смањеним бројем запослених на овим пословима је могуће у дужем периоду и уз обезбеђена значајна инвестициона средства
- Смањеном пропусном моћи мреже током имплементације инвестиционих пројеката из МФИ
- Положај и улога железнице на транспортном тржишту нису суштински дефинисани кроз адекватну саобраћајну политику и пратеће прописе који би уједначили и хармонизовали услове конкуренције, односно обезбедили равноправнији тржишни старт железничког саобраћаја у односу на друмске превознике – слично прописима у земљама Европске Уније
- Други улазни параметри и пројекције

Полазећи од презентираних напомена, пројекција макро-економских категорија у фискалној стратегији до 2019.године, очекиваних ефеката структурних реформи јавног сектора, значајних инвестиционих улагања у инфраструктуру, донете Одлуке о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. године до 2021. године и других стратешких докумената, извршена је пројекција економског положаја друштва у приложеним табеларним прегледима.

ПРОЈЕКЦИЈА ПРИХОДА 2017 - 2027

У милионима РСД

Редни бр.	СТРУКТУРА ПРИХОДА / у милионима динара	2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2027 *
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Државна надокнада по Уговору - редовна субвенција	7,250	6,500	6,000	5,800	5,600	29,000
	БДП мил. динара (фискална стратегија за 2017. г, са пројекцијама за 2018. и 2019. г)	4,396,700	4,678,100	4,987,500	5,137,125	5,291,239	27,249,880
	Учешће накнаде из буџета у укупном БДП-у	0.16	0.14	0.12	0.11	0.11	0.11
2	Приходи од накнаде приступа јавној железничкој инфраструктури (домаћи превозници)	2,510	2,560	2,610	2,670	2,750	13,000
	- "Србија Воз" путнички саобраћај	1,211	1,240	1,260	1,270	1,300	6,250
	- "Србија Карго" теретни саобраћај	1,300	1,320	1,350	1,400	1,450	6,750
3	Приходи од пружања осталих услуга из саобраћаја (национални превозници)	277	300	300	330	360	1,800
4	Приходи од осталих превозника		150	300	340	370	2,750
5	Приходи од техничко-колске делатности	270	300	310	320	330	1,650
6	Приходи од одржавања путних прелаза, индустријских колосека, одвојених скретница и комерцијализације имовине	327	330	350	360	370	1,850
	Укупно	10,635	10,140	9,870	9,820	9,780	50,050

Просечно учешће Државне надокнаде по Уговору у БДП-у, у приказаном периоду, износи 0,125%.

Просечни годишњи приход за период 2022-2021 износи 9,61 млрд. динара.

Приходи од накнаде приступа инфраструктури су оквирно пројектовани на основу методологије обрачуна на коју је дала сагласност Влада Републике Србије, односно на основу препорука ангажованих консултаната Светске банке да учешће накнаде за приступ инфраструктури, у укупним приходима, износи између 30 и 40%.

ПРОЈЕКЦИЈА ДИРЕКТНИХ РАСХОДА 2017 - 2027

у милионима динара

Р. бр.	СТРУКТУРА РАСХОДА	2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2027
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Број запослених*	7,962	6,331	6,251	6,185	6,147	6,132
2	Трошкови зарада и осталих личних примања	7,059	5,609	5,538	5,480	5,446	29,165
3	Материјал, резервни делови и услуге у функцији одржавања	1,589	1,849	2,029	2,029	2,029	10,145
4	Електрична енергија и енергенти	610	628	647	667	687	3,536
5	Комуналне и остале услуге	139	143	147	151	156	803
6	Порези и доприноси	268	276	284	293	302	1,553
7	Остали трошкови	970	1,635	1,225	1,200	1,161	4,848
8	УКУПНИ РАСХОДИ	10,635	10,140	9,870	9,820	9,780	50,050

* За 2017., 2018., 2019. и 2020. годину број запослених утврђен је Планом оптимизације броја запослених у "Инфраструктура железнице Србије" а.д.

Остале трошкове пословања у 2018. години чине пренете обавезе из претходног периода, које нису планиране у Програму пословања за 2017. годину, а односе се на тужбе за сменски рад, тужбе поверилаца по основу солидарне одговорности за непренете обавезе са "Железнице Србије" а.д. по статусној промени, неразграничене комуналне и друге обавезе између Друштва преносиоца и Друштава стичалаца, и др.

Очекује се да увећање зарада, за први петогодишњи период, буде спроведено кроз корекцију процента умањења зарада по Закону о привременом умањењу зарада (10%).

Финансијски извори за раст зарада у другом петогодишњем периоду би се обезбедили кроз додатно смањење броја запослених и то:

на пословима регулисања и организовања железничког саобраћаја уз увођење савремених технолошких решења у овој области (каква се већ примењују у успешним европским железницама) и подизањем степена механизованог одржавања пруга кроз програме техничког опремања и кадровског оспособљавања делатности одржавања (чиме би се мануелни рад у великој мери заменио савременим технолошким решењима)

Недостајућа средства за одобрене корекције зарада запослених, раст и инфлаторна кретања, у периоду Стратешког плана, би се надокнадила кроз континуиране и контролисане програме штедње, односно елиминацију непотребних - непословних трошкова, у свим сегментима пословања Друштва, са акцентом на значајне трошковне позиције (накнаде и друга лична примања запослених, трошкови воде и других комуналних услуга, трошкови енергије, транспортни трошкови и др.).

2.1 Побољшање пословног учинка за период 2017. – 2027. година

Мера	Јединица	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022. – 2027. (просечно)	Промена
Особље	број	9.599	7.962	6.331	6.251	6.185	6.147	6.132	0,64
Оперативна мрежа	км	3.739	3.306	3.306	3.306	3.306	3.306	3.306	0,88
Возни км	милион	16,18	15,18	15,18	15,49	15,80	16,11	17,11	1,06
Интензитет саобраћаја	возни км/	4,33	4,59	4,59	4,68	4,78	4,87	5,17	1,20
	км трасе								
Особље по км трасе	број	2,57	2,41	1,92	1,89	1,87	1,86	1,85	0,72
Продуктивност особља	возни км/	1,69	1,91	2,40	2,48	2,55	2,62	2,79	1,66
	особље								

Напомена: Број запослених по км трасе у окружењу износи: Аустрија 3,7; Хрватска 1.93

У посматраном периоду Стратешког плана (2016. – 2027.) пројектовани су следећи трендови пословног учинка:

- Смањење броја запослених за 36%
- Смањење оперативне мреже за 12%
- Повећање возних километара за 6%
- Повећање интензитета саобраћаја за 20%
- Смањење броја особља по км трасе за 28%
- Повећање продуктивности особља за 66%

2.2 Пројекције промена на сталној имовини капиталу у кредитној задужености друштва

У току првог петогодишњег периода очекује се финализација Инвестиционих програма из кредита Руске Федерације у износу од 841 милиона USD (са учешћем Републике Србије), фаза изградње железничке станице Београд центар из зајма Кувајтског фонда за арапски економски развој у укупном износу од 10 милиона KWD, инвестиција финансираних из кредита EBRD IV у износу од 36 милиона EUR, кредита EBRD V у износу од 91,5 милиона EUR, кредит EIB IV (неповучени износ 6,9 милиона EUR) односно током првог и делом у другом петогодишњем периоду кредита Народне Републике Кине и нових кредитних линија које су у поступку стратешких сагледавања и др. Активирање окончаних Инвестиционих програма у пословним књигама друштва, почев од 2018.године резултираће битним повећањем вредности некретнина, постројења и опреме у динарској противвредности извршених улагања, односно вредност сталне имовине (која износи 242,4 милијарде динара на дан 31.12.2016.године) ће се сразмерно и сукцесивно увећати уз последично увећање обрачунатих трошкова амортизације за око 60% на крају планираног периода у односу на стартну 2016.годину.

У поступцима укњижења и активирања Инвестиционих програма, чија имплементација је започела пре Статусне промене, спровешће се поступци преноса извршених улагања са „Железнице Србије“ а.д. као преносиоца у Статусној промени на стигаоца „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., обзиром да су сагласности кредитора и одобрења Владе Републике Србије обезбеђена после регистрације друштва (Кувајтски фонд, EBRD IV, EIB IV итд.).

Обзиром на специфичност кредитних аранжмана, ефекти спроведених поступака у пословним књигама друштва ће се различито манифестовати на Билансне позиције капитала и кредитне задужености.

Предузетим активностима у преузимању кредита EBRD IV (36 милиона EUR умањено за отплаћени износ од 7 милиона EUR) и EBRD V у износу 91,5 милиона EUR, спровешће се поступци кредитног задужења односно сервисирања отплате до 2026 године (отплатни период), у укупном износу од 127,5 милиона EUR (91,5+36). Износ кредитне задужености ће се кориговати за нове кредитне аранжмане у периоду Стратешког плана.

Промене на капиталу се пројектују на следећи начин.

Кредити Руске Федерације и Народне Републике Кине, чији је зајмопримац Република, ће се током имплементације евидентирати на рачунима, обавеза које се могу конвертовати у капитал оснивача у „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. о чему би се спровели поступци емисије акција у износима кредитних извора и регистрације истих у акцијски капитал Републике као оснивача и члана друштва.

Регистровани акцијски капитал оснивача на дан 31.12.2016.год. износи 233,1 милијарди динара.

Поступци у преузимању извршених инвестиционих улагања из непренетих инвестиционих извора са „Железнице Србије“ а.д. (Кувајтски фонд, EIB IV, део EBRD IV) ће се по извршеним конверзијама обавеза „Железнице Србије“ а.д. у капитал оснивача у овом друштву, у коначном спровођењу поступка, (који није до краја усаглашен) директно или индиректно кориговати исказане губитке преузете по Статусној промени „Железнице Србије“ а.д.

Кредит EBRD V и нова кредитна задужења ће се сукцесивно (сваке 3 године) у отплаћеном износу конвертовати у акцијски капитал оснивача у „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

2.3 Програми штедње на плану интерне економије

Паралелно са годишњим Програмима пословања у наредном десетогодишњем периоду ће се сачињавати Акциони планови и програми мера и активности у оквиру којих би се идентификовали организациони и други пропусти, регистровали непотребни трошкови, прописале додатне процедуре и контролно-извештајни механизми, односно прецизирала одговорност.

Акционе планове штедње спустити до железничких чворова (секција и организационих јединица) на територији целог Друштва, односно сваки организациони део би сачињавао свој програм штедње са контролно-извештајном процедуром по општим смерницама ресора и сектора. Циљ је да се најнижи организациони делови, који су непосредно ангажовани у процесу рада и као такви најдиректније упознати са организационим и другим пропустима, неефикасностима, непотребним трошковима, укључе у општи образац домаћинског пословања и понашања као једини начин да се Друштво уведе у економично пословање у свим својим сегментима.

Програми рационализације пословања би се усмерили у три основна правца, и то:

- Програм мера штедње и елиминације непотребних и непословних трошкова у свим сегментима пословања Друштва
- Програм мера за повећање прихода по свим основама
- Програм решавања системских питања у сарадњи са надлежним министарствима и Владом Републике Србије

- Децидна примена закона и пратећих прописа у свим сегментима пословања кроз увођење интерних регулатива са недвосмисленим разграничењем обавеза и јасно дефинисаном одговорности.

Програмима штедње и акционим плановима би се сагледавало постојеће стање, идентификовали пропусти који узрокују непотребне трошкове, односно умањују приходе уз јасно прописане мере и контролисане ефекте

Програми мера штедње и елиминације непотребних и непословних трошкова би се посебно фокусирали на велике трошковне позиције у билансима Друштва и то;

- Зараде и остала лична примања,
- Трошкови електричне енергије, воде и других комуналних услуга
- Трошкови транспорта,
- Трошкови одржавања и други трошкови пословања

Ефекти уштеда би се усмерили у пословне приоритете Друштва. Посебан акценат би се ставио на заштиту имовине од отуђења, као изузетно значајног питања у пословању Друштва, обзиром на велику вредност штета у економском и техничком смислу у претходном периоду.

2.4 Програм одржавања сопственим капацитетима

Полазећи од чињенице да ће економски положај друштва „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. у наредном периоду бити комплексан и да су расположива средства битно ограничена, као и чињеницу да је техничко стање пруге и инфраструктурних капацитета који нису у програму инвестиционих улагања услед дугогодишњег недовољног улагања, изузетно лоше, Друштво мора ускладити програме одржавања реалном техничко-економском стању.

Наиме, обзиром да је стање пруга и пружних постројења, у претежном делу, на граници техничке исправности и да је у сваком моменту могуће угрожавање безбедности на већем делу пруга, планирање радова и материјала на одржавању, на годишњем или дужем периоду, није могуће поуздано пројектовати, посебно у условима поменутих ограничења у расположивим средствима за ове намене.

У овом правцу друштво „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. мора прилагодити своју стратегију и програме одржавања поменутих ограничењима, а посебно имајући у виду чињеницу да су процедуре јавних набавки дуготрајне, чиме су хитне интервенције на отклањању ванредних догађаја и све чешћих елементарних непогода додатно успорене.

Овај аспект је посебно битан у условима објављене Изјаве о мрежи и обавезе управљача јавне железничке инфраструктуре да уговорним оператерима обезбеди расположивост мреже, као и трошкове штета на које оператер има право.

Обзиром на укратко наведено, Друштво се мора оријентисати у правцу организације одржавања у сопственој режији, односно сопственим техничким и кадровским ресурсима. У овом смислу, програм би могао бити конципиран оквирно на следећи начин:

- Сачинити инвентар расположивих техничких капацитета,
- Утврдити техничко стање расположиве механизације, опреме, техничких средства са програмом потребног оспособљавања
- Сагледати могућности да се изврши набавка нових техничких средстава, по функцији комплементарних расположивом парку

- Извршити анализу кадровских потенцијала и стручних профила неопходних за успостављање процеса редовног одржавања механизације (организовати преквалификацију, дошколовавање, курсеве и сл., потребног профила),
- Припремити елаборат формирања интервентне групе за брзе интервенције на отклањању ванредних догађаја, која би била обучена и опремљена по стандардима,
- Припремити елаборат за техничко опремање и пратеће кадровске потребе, са потребном законском документацијом за организовање превоза железницом, за сопствене потребе у сопственој режији, чиме би се уштедела огромна средства по основу превоза од стране оператера;

Циљ презентираниог приступа је да се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, у што краћем року, оспособи и припреми за извођење програма одржавања у сопственој режији, сопственом механизацијом и сопственим кадровским потенцијалима, при чему би се расположива средства усмерила за набавку материјала, резервних делова и најнеопходнијих екстерних услуга. На овај начин, Друштво би се у догледно време, оспособило да на ванредне догађаје, отклањање слабих места или друге интервенције на мрежи, реагује перманентно, односно у кратком временском року отклони застоје у одвијању саобраћаја, што у условима спровођења процедура јавних набавки, за екстерне услуге, свакако није могуће.

У оквиру железничких чворова и расположивих радника организовати радне екипе (које би се по посебном плану приоритета бавиле текућим одржавањем и уређењем објеката у приоритету железничких станица, секундарних водоводних мрежа и точећих места) и уређењем радних простора, обзиром да је утисак запуштености о већини железничких простора је најчешћи коментар новинара и путника. Без оваквог приступа, могућност подизања угледа железнице, обзиром на расположива средства, практично није могућ.

2.5 Вишак имовине и рационализација мреже

Преглед идентификованог вишка имовине у друштву за инфраструктуру (регистрована у АПР-у по Деобном билансу) за коју се предлаже поступак преузимања у Републичку дирекцију за имовину по чл.22 Закона о јавној својини, обзиром да иста у условима пословања издвојеног друштва за инфраструктуру нема пословну функцију нити непосредну намену у пословним процесима друштва, односно да се у сарадњи са МГСИ и препорукама изабраног консултанта Светске банке у оквиру даљег процеса реформи, на делу непотребне имовине спроведе поступак конверзије из државног власништва и успостави статус приватне својине и Друштва за инфраструктуру, чиме би се стекли услови за спровођење поступка продаје и прикупљеним средствима финансирани дугови односно санација слабих места на инфраструктурној мрежи друштва.

Садашња вредност идентификованог вишка имовине исказана у ФЕР-вредности износи 4,7 милијарди динара у „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

У овом правцу планира се следеће:

- Да се сачине детаљне анализе преузетих некретнина, постројења, опреме и земљишта са циљем да се сва имовина, а посебно земљиште, које није у непосредној функцији обављања делатности Друштва, исказе у посебне евиденције вишка имовине;
- Циљ је да се у пословним књигама друштва „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. задржи само имовина која је у најнепосреднијој функцији обављања делатности, чиме би се битно смањили трошкови по наведеним основама. Исказани вишак имовине је извор за решавање обавеза према повериоцима и других обавеза из претходног периода.

На основу Акционог плана чији основ представља Студија „Препоруке за реформу железнице” (Светска банка 2014. године) и препорука „Пројекта Техничке помоћи Министарству

грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и „Железнице Србије” а.д. на припреми корпоративног и финансијског плана реструктурирања „Железнице Србије” а.д.” (Европска Унија, 2015), „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је као управљач јавном железничком инфраструктуром, покренула поступак за рационализацију железничке мреже на основу трошкова за сваку пругу, односно деоницу, и предлог доставила Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

С тим у вези, Влада је 29.09.2016. године донела Решење о давању сагласности на Одлуку о обустави јавног превоза путника и робе на делу железничке инфраструктуре – пруге укупне дужине 430,5 km. У току је процедура доношење Одлуке од стране Народне Скупштине којом ће бити одузето својство добра у општој употреби делу железничке инфраструктуре - пруге укупне дужине 421,5 km (изузете су из Одлуке о обустави саобраћаја пруге Суботица-Чикерија због апликације Мађарске за пројекат прекограничне сарадње Суботица-Баја и део пруге Сомбор-Опаци јер представљају потенцијалну везу са објектима НИС-а који тренутно нису у функцији) са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и слично у функцији железничког саобраћаја. У односу на претходно донето Решење Владе о давању сагласности на Одлуку о обустави јавног превоза путника и робе на делу железничке инфраструктуре.

Поред тих пруга, на основу детаљних анализа, „Инфраструктура Железнице Србије“ а.д. идентификовала је још додатних 669,2 km за које не постоји интерес за организовање и регулисање саобраћаја, како управљача инфраструктуре, тако ни железничких превозника Скупштина „Инфраструктура железнице Србије” а.д. донела је 21.10.2016. године Одлуку о обустави јавног превоза путника и робе на делу железничке инфраструктуре – пруге укупне дужине 669,2 km. Тренутно је у процедури на Влади Предлог решења о давању сагласности на Одлуку о обустави јавног превоза путника и робе на делу железничке инфраструктуре – пруге укупне дужине 669,2 km.

Очекивана уштеда од рационализације железничке мреже чији је управљач „Инфраструктура железница Србије” а.д. по основу пореза на имовину за грађевинске објекте, пореза на имовину за земљиште, накнада за одводњавање, комуналних такси и такси за заштиту животне средине на годишњем нивоу износи око 35 милиона динара.

Поред наведених активности у вези рационализације железничке мреже, у току су и активности Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, „Србија воз“ ад и „Инфраструктура железнице Србије“ ад са АП Војводином и локалним самоуправама и то:

- Покрајински Секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај координира са локалним самоуправама поступак преноса управљања на пружним правцима АП Војводине и то за: Сомбор-Врбас, Шид-Сремска Рача и Римски Шанчеви-Жабал (113,23 km).
- За пругу Параћин-Стари Поповац (13 km) може да започне поступак преноса права управљања на Општину Параћин, с обзиром на потребе привредних субјеката и становништва.

Започети процес рационализације мреже, у наведеном смислу, би се реализовао крајем првог и почетка другог петогодишњег периода.

3. КАРАКТЕРИСТИКЕ И СТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

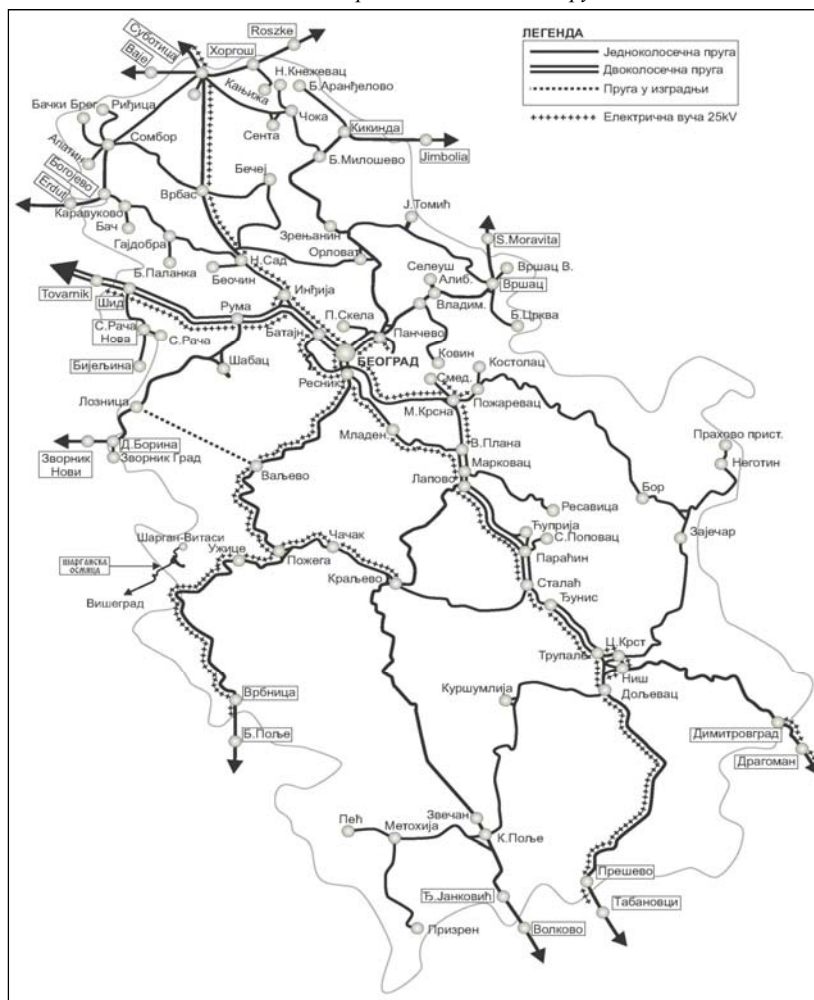
3.1. Структура железничког инфраструктурног система

Структура железничког инфраструктурног система усклађена је с директивама Европске уније и прописана Законом о железници („Службени гласник РС“ број 45/2013). Железничка инфраструктура је јавно добро у општој употреби у својини Републике Србије, које могу користити железнички превозници и железнички превозници за сопствене потребе, под једнаким условима.

Железничка инфраструктура обухвата доњи и горњи строј пруге, тунеле, мостове и остале објекте на прузи, станичне колосеке, телекомуникациона, сигнално-сигурносна, електровучна, електроенергетска и остала постројења и уређаје на прузи, опрему пруге, зграде железничких службених места и остале објекте у пружном појасу који су у функцији регулисања железничког саобраћаја и одржавања железничке инфраструктуре, терминале, пружни појас и ваздушни простор изнад пруге у висини од 12 m, односно 14 m код далековода напона преко 220 kV, рачунајући изнад горње ивице шине. Железничка инфраструктура обухвата и изграђени путни прелаз код укрштања железничке инфраструктуре и пута изведен у истом нивоу са обе стране колосека у ширини од 3 метра рачунајући од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека.

Управљање јавном железничком инфраструктуром обухвата одржавање јавне железничке инфраструктуре, организовање и регулисање железничког саобраћаја обезбеђење приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима, као и правним и физичким лицима која обављају превоз за сопствене потребе и заштиту јавне железничке инфраструктуре.

Слика 1 – Мрежа железничких пруга



3.2 Категоризација железничких пруга

У сврху одређивања начина управљања железничком инфраструктуром и планирања њеног развоја, Уредбом о категоризацији железничких пруга Владе Републике Србије („Службени гласник РС”, број 115/13), пруге у Републици Србији категоришу се на следећи начин:

1. Магистралне пруге, од значаја за међународни и национални саобраћај;
2. Регионалне пруге, од значаја за регионални и локални саобраћај;
3. Локалне пруге, од значаја за локални саобраћај;
4. Манипулативне пруге, од значаја за заинтересоване привредне субјекте.

Активности стратегије развоја капацитета железничке инфраструктуре које спроводи „Инфраструктура железнице Србије” а.д. подразумевају избалансиран и равномеран развој инфраструктуре, са циљем да се креира систем у коме ће се железнички саобраћај на пругама железничке инфраструктуре Републике Србије одвијати на безбедан, ефикасан и поуздан начин.

Изградња, реконструкција и модернизација инфраструктурних капацитета које су у функцији реализације основних принципа одрживог развоја транспорта у наредном периоду би требало да допринесу реализацији циљева, који се односе на унапређење:

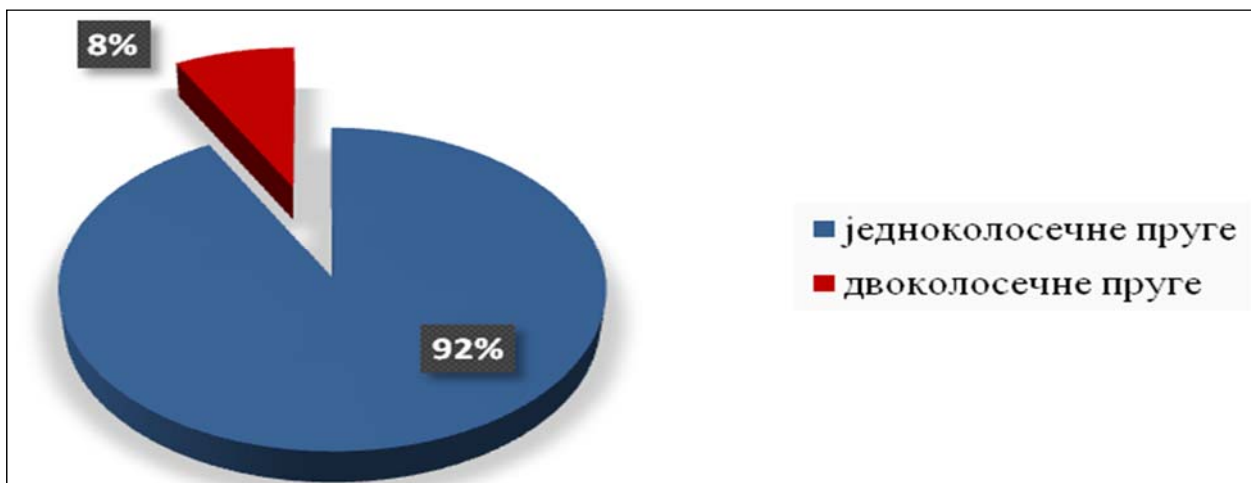
- безбедности саобраћаја и поузданости елемената инфраструктуре и реда вожње;
- нивоа и квалитета услуга железничке инфраструктуре;
- примене европских стандарда интероперабилности железнице;
- приступачности железничке инфраструктуре;
- заштите животне средине, прилагођавањем развоја и одржавањем елемената инфраструктуре у складу са еколошким захтевима;
- енергетске ефикасности;
- доприноса железнице регионалном развоју.

Железничке пруге којима управља „Инфраструктура железнице Србије” а.д. су старе више од једног века, а преко 55% свих пруга изграђено је у 19. веку. Просечна старост колосека је око 48 година,

електротехничких постројења између 30 и 40 година, а значајно се повећава и дужина пруга на којима је смањена највећа допуштена брзина возова.

Грађевинска дужина железничких пруга у Републици Србији је 3.739 km, од чега је:

1. 3.444 km једноколосечних и
2. 295 km двоколосечних пруга.



На Графикону 1. представљен је однос једноколосечних и двоколосечних пруга у Републици Србији.

Од наведених дужина: магистралним пругама припада 1.762 km, а осталим пругама 2.041 km. Укупна дужина једноколосечних магистралних пруга је 1.467 km, а двоколосечних магистралних пруга 295 km. У складу са наведеним, проистиче да је само 7,89% пруга двоколосечно у Републици Србији, што у великој мери ограничава пропусну моћ и ефикасност железничких пруга.

3.3. Техничке карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије

3.3.1. Грађевинска инфраструктура

На пругама којима управља „Инфраструктура железнице Србије” а.д. постоји 956 мостова укупне дужине 40 km, 3.803 пропуста, 334 тунела укупне дужине 153 km и 2.132 путна прелаза (у износ није урачунато 26 путних прелаза на музејско-туристичкој прузи „Шарганска осмица”), а уграђено је 5.315 скретница. Укупна дужина пружних и станичних колосека износи 5.124 km (Табела 1.). Пројектовано стање железничке мреже у Републици Србији омогућава саобраћај железничких возила масе од 12 t/os до 22,5 t/os, од тога на 43,05% укупне дужине пруга дозвољено оптерећење по осовини је 22,5 t/os, што представља сметњу даљем порасту железничког саобраћаја. У Табели 2. дата је дужина пруга по дозвољеном оптерећењу у 2016. години.

Иако су пројектоване брзине на пругама знатно повољније, због истрошености елемената железничке инфраструктуре проистеклог дугогодишњим и акумулираним недовољним одржавањем, само на 147,201 km колосека или 3,60% од укупне дужине колосека у возови саобраћају брзинама преко 100 km/h (податак за Ред вожње 2015/2016 годину).

Дужине пружних и станичних колосека по намени у 2016. години

СТРУКТУРА	Грађевинска дужина пруга (km)
Отворена пруга и главни пролазни колосек	3.739
Остали станични колосеци	1.385
- За пријем и отпрему возова	756
- Магадински и утоварно-истоварни	263
- Претоварни	12
- За гарирање и чишћење путничких кола	20
- Депо колосеци – ложионички	38
- За одржавање железничких возила	26
- Ранжирни	96
- За остале намене	174
УКУПНО	5.124

Дужина пруга по дозвољеном оптерећењу у 2016. години

Категорија	Дозвољено оптерећење по осовини и дужном метру	Грађевинска дужина пруга (km)
A'	12 t/os и 3,5t/m	153
A"	14 t/os и 4,0t/m	37
A	16 t/os и 5,0t/m	787
B1	18 t/os и 5,0t/m	82
B2	18 t/os и 6,4t/m	260
C2	20 t/os и 6,4t/m	101
C3	20 t/os и 7,2t/m	595
C4	20 t/os и 8,0t/m	0
D2	20 t/os и 6,4t/m	114
D3	22,5 t/os и 7,2t/m	693
D4	22,5 t/os и 8,0t/m	917
УКУПНО		3.739

Значајно смањење највећих допуштених брзина по пругама у протеклом периоду настало је као последица дугогодишњег необезбеђивања средстава за редовно одржавање елемената инфраструктуре, па се за железничку инфраструктуру може рећи да има веома низак ниво техничке поузданости и технолошке расположивости. Упоредни приказ највећих допуштених брзина на пругама по реду вожње за 2000/01. и 2015/16. годину приказан је у наредној табели.

Ред. бр.	Највећа допуштена брзина	Ред вожње 2000/01. год.		Ред вожње 2015/16. год.	
		Дужина колосека (km)	% учешћа	Дужина колосека (km)	% учешћа
1	2	3	4	5	6
1.	Пруге на територији Аутономне покрајине Косова и Метохије и пруге ван експлоатације	386,198	9,45	598,340	14,61
2.	до 60 km/h	1.969,506	48,22	2.184,445	53,35
3.	од 61-80 km/h	716,280	17,54	617,218	15,08
4.	од 81-100 km/h	927,990	22,72	547,173	13,36
5.	преко 100 km/h	84,474	2,07	147,201	3,60
Укупно:		4.084,448	100,00	4.094,377	100,0

Као последица лошег техничког стања елемената горњег строја и доњег строја, као и због извођења радова који захтевају смањење брзина предвиђених редом вожње, а у циљу очувања безбедности саобраћаја уводи се значајан број лаганих вожњи.

Упоредни приказ броја уведених лаганих вожњи на пругама по реду вожње за 2000/01. и 2015/16. годину приказан је у наредној табели.

Ред. бр.	Највећа допуштена брзина	Број лаганих вожњи		Дужина лаганих вожњи (km)		Индекс (6/5)
		Ред вожње 2000/01. год.	Ред вожње 2015/16. год.	Ред вожње 2000/01. год.	Ред вожње 2015/16. год.	
1	2	3	4	5	6	7
1.	5 - 40 km/h	131	108	102	92	0,90
2.	41 - 60 km/h	28	47	99	34	0,34
3.	61 - 80 km/h	1	12	2	35	17,5
4.	81-100 km/h	0	2	0	17	/
УКУПНО:		160	169	203	178	0,88

3.3.2. Електротехничка инфраструктура

Укупна дужина колосека на електрифицираним железничким пругама је 2.263 km (Табела 6.), од чега је дужина електрифицираних пруга (отворене пруге и главни пролазни колосеци) 1.546 km. На електрифицираним пругама у примени је монофазни наизменични систем електричне вуче 25kV/50Hz.

Недовољна финансијска средства за одржавање у протеклом периоду утицала су на погоршање техничког стања система у целини, па су поједина постројења доведена у критично стање. Контактна мрежа, електровучне подстанице и постројења за секционисање стари су око 35 година, а прописано је да се врши обнова (ремонт) контактне мреже сваких осам до 10 година.

Дужина електрифицираних колосека железничких пруга у 2016. години

СТРУКТУРА	Грађевинска дужина пруга (km)
Отворена пруга и главни пролазни колосек	1.546
Остали станични колосеци	717
- За пријем и отпрему возова	429
- Магацински и утоварно-истоварни	90
- За гарирање и чишћење путничких кола	3
- Депо колосеци – ложионички	18
- За одржавање железничких возила	21
- Ранжирни	55
- За остале намене	101
УКУПНО	2.263

На безбедност и редовитост железничког саобраћаја утицале су и сметње, као последице техничке непоузданости електротехничких уређаја и постројења. Дугорочан изостанак неопходне обнове ових основних средстава утицао је на повећање могућности сметњи, а тиме и на смањену расположивост и поузданост истих, односно на непоузданост извршења реда вожње и смањену конкурентност железничког транспорта. Упоредни приказ стања исправности електротехничких уређаја и постројења исказан бројем и временом трајања сметњи за ред вожње за 2000/01. и 2015/16. годину приказан је у Табели 6.

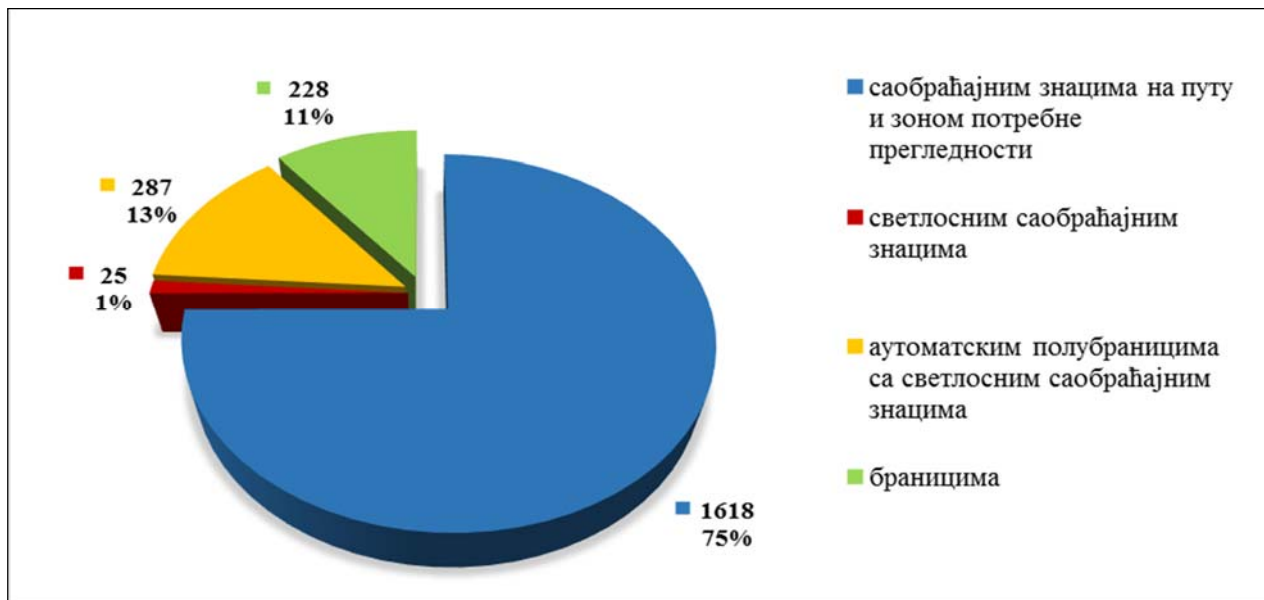
Ред. бр.	Врста уређаја	Број сметњи		Време трајања у минутима		Индекс (6/5)
		Ред вожње 2000/01. год.	Ред вожње 2015/16. год.	Ред вожње 2000/01. год.	Ред вожње 2015/16. год.	
1	2	3	4	5	6	7
1.	СС уређаји	6.651	15.344	1.750.194	5.340.973	3,05
2.	ТТ уређаји	1.649	908	2.048.739	1.016.524	0,50
3.	Контактна мрежа	198	303	36.232	85.542	2,36
4.	Електро-енергетска постројења	73	150	31.896	91.958	2,88
Укупно:		8.571	16.705	3.867.061	6.534.997	1,69

Изостанак редовног одржавања перформанси пруга и њихово довођење на пројектовани ниво ствара све већу разлику између пројектованог и постојећег стања пруга, што значајно утиче на ниво техничке поузданости и технолошке расположивости инфраструктурних капацитета, а самим тим на безбедност и редовитост одвијања железничког саобраћаја.

Значајна разлика између пројектованих брзина на пругама и највећих допуштених брзина којима возови могу саобраћати утиче и на смањење комерцијалне брзине, продужено путовање возова и повећање закашњења возова на свим магистралним и регионалним пругама, због чега железница није у позицији да конкурише аутобуском превозу путника на истим релацијама.

3.3.3 Посебни сегменти железничке инфраструктуре

Путни прелази су места укрштања железничких пруга и путева, пешачких и/или бициклистичких стаза у нивоу колосека и представљају критична места на пругама јер се ту догађа највише несрећа са веома честим, фаталним последицама. Од 2.158 путних прелаза на пругама на железничкој инфраструктури Републике Србије (укључујући и путне прелазе на музејско-туристичкој прузи „Шарганска осмица“) 25,02% (540 путних прелаза) има сигурносне уређаје (полубранике са светлосним саобраћајним знацима на путу, бранике, као и светлосне саобраћајне знаке на путу). На Графикону 2. дата је структура путних прелаза.



Отварање, затварање, реконструкцију и модернизацију путних прелаза планирају општине и градови у урбанистичким и просторним плановима, у сарадњи са управљачима државних путева, управљачима општинских путева и управљачима железничке инфраструктуре на магистралним, регионалним, локалним, манипулативним пругама, индустријским железницама и индустријским колосецима. У складу са чланом 49б Закона о железници прописано је да Министар надлежан за послове саобраћаја, на захтев управљача путне инфраструктуре, локалне самоуправе, привредног друштва или другог правног лица или предузетника уз претходно прибављену сагласност управљача инфраструктуре, доноси акт којим се отварају нови, укидају или реконструишу постојећи путни прелази.

Заједнички интерес свих субјеката управљања путним прелазима је да се број путних прелаза смањи (денивелише, сведе или укине) или опреми савременим сигналним уређајима са полубраницима и светлосним саобраћајним знацима на путу, са циљем унапређења безбедности саобраћаја и смањења броја саобраћајних незгода.

Такође, као један од корака за подизање безбедности на путним прелазима је и постављање видео надзора на најкритичнијим путним прелазима како би се обезбедило процесуирање недисциплинованих учесника у друмском саобраћају. Поред тога, у сарадњи са управљачем путне инфраструктуре могу се размотрити и други начини, односно друга техничка решења за обезбеђење саобраћаја на путним прелазима, а нарочито издвајањем пешачких токова и изградњом пешачких пасарела на великом броју места у насељима.

Пешаци су посебно угрожена група учесника у саобраћају на путним прелазима. Неопходно је да се, у циљу унапређења безбедности пешака, у урбанистичким плановима, пројектима рехабилитације или реконструкције улица и путева пешаци издвоје на посебне пешачке стазе, тако да одвојено од друмских возила прелазе преко пруге по посебним пешачким стазама у нивоу колосека или изградњом пешачких пасарела изван нивоа колосека.

Градско-приградска железница може постојати на подручју највећих градова на територији Републике Србије у којима постојеће железничке мреже пролазе кроз већи број градских насеља, и самим тим постоје могућности за укључивање железнице у јавни градски и приградски превоз путника, како је то већ урађено у великом броју европских градова. То се пре свега односи на

Београд, Нови Сад, Суботицу, Панчево, Крагујевац, Чачак, Краљево и Ниш, где постоји прихватљиво развијена мрежа железничких колосека.

Повећање учешћа железнице у јавном градском и приградском саобраћају наведених градова захтева инжењерска и економска истраживања, израду одговарајућих планова, дефинисање заједничких интереса локалне самоуправе и железничког превозника, довољан капацитет за саобраћај градско-приградских путничких возова на постојећој железничкој инфраструктури, обезбеђење учешћа заинтересованих партнера свих облика власништва, у коме могу да учествују градови и општине кроз чију територију пролазе пруге.

У почетној фази могуће је користити постојеће пруге за јавни градски и приградски железнички превоз путника. Развојем овог система, на појединим правцима или деловима пруга у чвору биће потребно да се ове пруге одвоје у односу на јавну железничку мрежу.

Интермодални транспорт и терминали су развојна шанса железнице.

Транс-европска саобраћајна мрежа доприноси одрживом и мултимодалном развоју саобраћаја и уклањању постојећих уских грла. У том смислу, саобраћајне мреже играју значајну улогу у обезбеђивању одрживе мобилности, кроз комбиновање европске конкуренције и добробити њених грађана, истовремено обезбеђујући превоз робе и путника у Европи.

Крајем 2013. године донета је Уредба ЕУ бр. 1315/2013 Европског парламента и Савета о смерницама Уније за развој Трансевропске транспортне мреже (TEN-T) као и Уредба ЕУ бр.1316/2013 Европског парламента и Савета о формирању „Инструмента за повезивање Европе“ (CEF - Connecting Europe Facility). У марту 2014. године Европска Комисија је објавила тзв. Нову инфраструктурну транспортну политику ЕУ (*New transport infrastructure policy*) којом је именовала девет основних транспортних коридора од Трансевропске транспортне мреже, Железничког Европског система за управљање саобраћајем (*European Rail Traffic Management System - ERTMS*) као и од тзв. Плавих аутопутева (Motorways of the Sea). Чиниће је два коридора Север – Југ, три Исток – Запад и четири дијагонале. Планирано је да тих девет праваца буду окосница саобраћаја унутар европског јединственог тржишта, да битно измене везе између истока и запада Европе и садашњу расцепкану мрежу претворе у саобраћајно функционалну како би привреда ЕУ постала конкурентнија, а Европа могла да расте и напредује. С обзиром да Република Србија још није пуноправна чланица ЕУ Новом инфраструктурном политиком ЕУ ни један од девет коридора не пролази кроз Србију осим речни дунавски Коридор VII који је на мапи коридора кроз Србију означен испрекиданом линијом.

Постојећа Паневропска транспортна мрежа Републике Србије слабо је укључена у Трансевропску транспортну мрежу, услед техничких разлика између SEETO (свеобухватне и комплетне) мреже и постојеће ЕУ TEN-T мреже. Главну пажњу треба усмерити на достизање стандарда квалитета свих видова саобраћаја (технички стандарди, безбедност, ITS).

Први корак у развоју интермодалног транспорта на територији Републике Србије треба да буде усмерен ка изградњи модерне инфраструктуре интермодалног транспорта и интермодалних терминала.

У наредном периоду Инфраструктура железнице Србије своје активности на унапређењу услова за развој интермодалног транспорта базираће кроз:

- Стварање техничко технолошких могућности за функционисање интермодалног транспорта. Сви пројекти и програми који се реализују и планирају за реализацију у наредном периоду одвијаће се у складу са захтевима технологија интермодалног транспорта, односно у циљу повећања капацитета и нивоа квалитета транспортне и логистичке инфраструктуре. Јачањем техничких параметара железничке инфраструктуре, као дела транспортног система Србије, створиће се услови за пружање логистичке услуге вишег квалитета.

Активности на изградњи интермодалног терминала на подручју Макишког поља, непосредно уз постојећу ранжирну станицу Београд. Овај терминал планира се да буде мултифункционални центар који ће нудити логистичке услуге високог квалитета. Очекује се да ће изградња и развој овог терминала иницирати и убрзати развој интермодализма

Музејско туристичка железница узаног колосека – „Шарганска осмица”, чини обновљена деоница Шарган Витаси-Мокра Гора, бивше пруге узаног колосека ширине 0,760 m, Београд-Обреновац-Чачак-Ужице-Шарган-Вишеград-Сарајево, на делу проласка ове пруге кроз подручје планине Тара. Године 1916. почела је градња овог дела пруге и завршена и пуштена у јавни саобраћај 1925. године. Пруга је била у јавном путничком и теретном саобраћају од 1925. до 1974. године. Пруга је обновљена 2003. године на деоници од железничке станице Шарган Витаси до Мокре Горе у дужини 15,4 km, која је организована као „Музејско туристичка железница“ са станицом Мокра Гора као централним туристичким објектом. На овој деоници постоји 22 тунела и 10 вијадуката. Специфичност ове туристичке атракције је да пруга на кратком географском растојању савлађује велику надморску висину од 341 m, при чему траса пруге кружним вођењем прави три нивоа (у облику броја осам) комбинацијом трасе у засеку, тунелима или вијадуктима, што је технички веома захтеван објекат, али је изузетно туристички атрактиван и привлачи велики број туриста. Након тога пруга је обновљена и од станице Мокра Гора преко границе Републике Србије и Босне и Херцеговине до Вишеграда у дужини од 33 km и пуштена у туристички саобраћај 2010. године. Данас је укупна дужина туристичке пруге од Шарган Витаса до Вишеграда 48 km и на истој саобраћају туристички возови по реду вожње које организује „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Планира се развој туристичке железнице, повезивањем „Шарганске осмице” преко Кремне са пругом нормалног колосека Београд-Подгорице-Бар у железничкој станици Бранешци, за што је 2008. године израђен Генерални пројекат и изграђена железничка станица Бранешци. Дужина ове деонице износи око 11 km. Оквирна предрачунска вредност се процењује на око 7 милиона ЕУР. На делу трасе пруге од Шарган Витаса до Кремне су започети радови на обнови колосека.

4. СТРАТЕГИЈА ИЗГРАДЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Стратегија (смернице) изградње и реконструкције железничке инфраструктуре, циљно је оријентисана и заснована на визији за 2021. годину која узима у обзир одрживи развој јавног железничког транспортног система и стабилне перформансе конкурентности железнице у Републици Србији.

Приликом разматрања значаја области транспорта у држави посматрају се два доминантна аспекта, и то квалитет живота и укупан економски развој. Транспорт има директан утицај на појединачну мобилност и доступност ближих и удаљенијих области, али због свог значајног утицаја на рационално коришћење времена утиче и на квалитет живота људи у ширем смислу. Стратегија (смернице) може да определи утицај транспорта на квалитет живота и развој привреде и у односу на појединца и у односу на друштво у целини.

Железничка инфраструктура се треба посматрати и као инструмент за равномерни регионални развој, јачање територијалног интегритета и очување целовитости државе.

Усмерене инвестиције у железничку инфраструктуру могу допринети равномернијој расподели бруто друштвеног производа по становнику. При планирању треба имати у виду да привреда у различитим подручјима има различиту структуру и да поједина подручја зависе од транспорта више од других.

4.1 Стратегија изградње и реконструкције

Да би позитивно утицао на економски развој, железнички транспортни систем мора да достигне одређени ниво развоја.

Фазе развоја железничке транспортне инфраструктуре у Републици Србији су: (1)обнова (санација), (2)реконструкција, (3)модернизација и (4)изградња. Брзина реализације наведених фаза варира, разликује се на појединим пругама, односно деловима железничке инфраструктуре, од препорука Европске уније, развоја железница суседних држава, као и подршке међународних финансијских институција и финансијске способности Републике Србије.

У фази санације, циљ је да се транспортни систем санацијом постојеће железничке инфраструктуре доведе у приближно пројектовано стање као основ за поузданост саобраћаја, стабилну конкурентност на том нивоу и за даља улагања. После ове фазе слаба места на железничкој инфраструктури биће потпуно отклоњена и биће обезбеђен основни ниво квалитета транспортне услуге. Финансирање ове фазе обављаће се уз подршку дугорочних кредита међународних финансијских институција, донација и домаћих извора.

У фази реконструкције, циљ је достизање нивоа железничке инфраструктуре који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова. Идентификована „уска грла” на железничкој инфраструктури у Републици Србији биће отклоњена. Финансирање ове фазе обављаће се из кредита међународних финансијских институција, претприступних фондова Европске уније и домаћих извора.

У фази модернизације и изградње, циљ је да железнички транспортни систем Републике Србије буде компатибилан са транспортним системом Европске уније са тенденцијом даље модернизације. Након спровођења ове фазе, Република Србија ће бити спремна да се придржава највећег дела стандарда Европске уније у области транспорта, биће успостављени транспортни ланци, а железничко транспортно тржиште Републике Србије биће високо конкурентно. Финансирање ове фазе обављаће се из: структурних фондова Европске уније, кредита међународних финансијских институција, домаћих фондова, средстава јавно-приватног партнерства и сл.

Рационалне и доследне политике развоја железничке инфраструктуре допринеће економском просперитету, омогућиће ефикасно коришћење средстава из Буџета Републике Србије и обезбедиће

повећање укупне безбедности саобраћаја у држави и инструменте за ефикасно управљање инфраструктуром.

С обзиром на то да јавне инвестиције и улагања у железничку инфраструктуру значајно утичу на окружење, реализација развојних пројеката железничког саобраћаја предвиђа мере заштите животне средине и одрживог развоја и обезбеђује њихово спровођење.

Приступ развоју железничке инфраструктуре заснован је на следећим принципима:

1. Стратегија железничког транспорта треба да буде фокусирана на обезбеђење квалитета живота, очување животне средине, добробити и мобилности појединаца, а нарочито у регионалном развоју државе;
2. Активни приступ развоју железничког транспорта директно утиче на регионални развој транспортног система државе и не одговара само на тражњу прилагођавајући се догађајима;
3. Стратегија развоја железничког транспорта води рачуна о дугорочним циљевима државе и усклађује их са потребама појединаца и привредних субјеката у свим регионима државе;
4. Стратегија развоја железничког транспорта је активна у областима у којима су безбедност, здравље становништва и очување животне средине угрожени неумереним растом других видова саобраћаја који не могу дати допринос квалитету живота, као што је то у стању да понуди и гарантује железнички транспорт;
5. Активан допринос уравнотеженог развоја свих региона у држави, који је својом доступношћу поуздан партнер на смањењу сиромаштва у неразвијеним подручјима Републике Србије.

Стратешки план, у делу који се односи на смернице развоја, има следеће функције:

1. Даје смернице за доношење одлука у области развоја железничке инфраструктуре и плански је документ који обухвата функционисање железничког транспорта на свим пругама железничке инфраструктуре у држави;
2. Представља извор информација о стању, проблемима, сценаријима и општим циљевима у области одржавања и развоја железничког транспорта у држави;
3. Усмерава и даје информације привреди и заинтересованим грађанима;
4. Даје смернице за доношење одлука државним органима и органима локалне самоуправе, како на магистралним пружним правцима паневропског карактера, тако и на развоју регионалних пруга, у циљу унапређења приступачности свих делова државе свим грађанима и свим привредним субјектима.

Основни концепт стратегије (смерница) развоја железничке инфраструктуре одређен је дугорочним циљем – чланством у Европској унији, који је Република Србија поставила као свој стратешки и национални интерес. Овим програмом Република Србија јавно дефинише своју европску позицију, креира и примењује транспортну политику којом ће искористити сопствене прилике и концентрисати се на своје предности, одређује своју позицију према суседима, дефинише сопствену регионалну транспортну политику и политику према свакој суседној железници.

4.2. Стратегија одржавања железничке инфраструктуре

Управљач инфраструктуре има обавезу да одржава елементе железничке инфраструктуре тако да су они поуздани и расположиви за безбедан и конкурентан железнички саобраћај на пругама железничке инфраструктуре Републике Србије.

Елементи железничке инфраструктуре су дефинисани Правилником о елементима железничке инфраструктуре.

Елементи железничке инфраструктуре у овом програму су груписани у три основне целине:

1. **Грађевинска железничка инфраструктура**, коју чине: доњи строј (насип, засек, усек, тунел, мост, пропуст и др) и горњи строј (шине, скретнице, прагови, причврсни прибор, колосечни застор, путни прелази у истом нивоу, перони, рампе и др) пружних и станичних колосека;
2. **Електротехничка железничка инфраструктура**, коју чине: сигнално-сигурносна постројења, телекомуникациона постројења, стабилна постројења електричне вуче и електроенергетска постројења за довођење електричне енергије до објеката железничке инфраструктуре;
3. **Архитектонска железничка инфраструктура**, коју чине: станичне зграде, управне зграде, техничке зграде за смештај и рад СС, ТК и СПЕВ постројења, радионице за одржавање грађевинске инфраструктуре, радионице за одржавање електротехничке

инфраструктуре, хале за одржавање грађевинских железничких машина за одржавање колосека, хале за одржавање електротехничких железничких машина, за одржавање електротехничких постројења на пружним и станичним колосецима и др.

Одржавање железничке инфраструктуре подразумева поступак прегледа, поправка или побољшавања неког елемента инфраструктуре чиме му се отклања квар, побољшава постојеће стање или продужава радни век. Управљач инфраструктуре врши одржавање елемената инфраструктуре настојећи да испоштује два супротстављена захтева:

- **трошкови одржавања морају бити што мањи, а**
- **елементи инфраструктуре морају радити што поузданије.**

Како је немогуће истовремено помирити ова два захтева, цела активност одржавања се заснива на компромису, односно на покушају да се постигне што већа сигурност и поузданост уз што ниже трошкове. При томе важну улогу имају прописи који се морају испоштовати при раду појединих елемената инфраструктуре јер исти намећу минималне стандарде који морају бити задовољени да би железничка инфраструктура била технички поуздана, технолошки расположива и безбедна за железнички саобраћај.

Одржавање железничке инфраструктуре се спроводи као редовно одржавање и ванредно одржавање (санација и адаптација). Редовно и ванредно одржавање су корективна одржавања. Корективно одржавање је одржавање код којег се елементи железничке инфраструктуре одржавају тек након што је наступио квар.

Редовно одржавање се спроводи одржавањем и заменом елемената горњег строја истим или другим типом којима се параметри железничке пруге одржавају на пројектованом нивоу, као и радови на доњем строју, електротехничким постројењима и објектима.

Ванредно одржавање се спроводи радовима на санацији и адаптацији елемената који се изводе ради главне оправке грађевинске, електротехничке и архитектонске инфраструктуре са циљем поновног постизања пројектованих параметара.

Планирана је промена приступа одржавања тако да се уведе и превентивно одржавање, при којем се елементи железничке инфраструктуре одржавају пре наступа кvara. Овај начин елиминише негативне особине корективног одржавања, али са собом носи неке друге негативне особине. Превентивно одржавање се може вршити као планирано, које се врши у задатим временским интервалима или на основу броја остварених бруто-тонских километара возова на прузи, на основу броја радних сати постројења и слично, или као одржавање по стању код којег се активности одржавања реализују на темељу техничких индикатора стања делова постројења и система. Овај начин одржавања подразумева да управљач инфраструктуре има у употреби одговарајући информациони систем за анализу стања пруга, као и да има на залихама неопходну количину нових резервних делова битних елемената железничке инфраструктуре, што значи да има на располагању довољно финансијских средстава.

Приликом одржавања елемената железничке инфраструктуре планирано је да се користе оба наведена начина, тако да се витални делови већином одржавају активним начином, односно превентивно, а прихватљиво мање битни делови инфраструктуре пасивно, односно корективним начином одржавања.

Неодржавање железничке инфраструктуре се акумулира и умањује њену поузданост, расположивост и безбедност, што се након одређеног броја година манифестује кроз скраћење века трајања постројења.

Одлагање или недовољно одржавање железничке инфраструктуре захтева превремено извођење скупих инвестиционих радова на санацији и реконструкцији постројења да би се одржали технички параметри пруге на потребном нивоу, који захтева очување безбедности и конкурентности саобраћаја возова.

Улагањем у одржавање железничке инфраструктуре продужава се век њене употребе и држава штеди јер се продужава време између инвестиционих радова и смањује се број инвестиционих циклуса на прузи.

На техничком нивоу, одређени број железничког техничког особља је успешно обучен за управљање како дијагностичким системом, тако и управљачким софтвером и принципима, успостављајући на тај начин први значајан корак у овој области. Управљач инфраструктуре наставио је да развија пројекат, како би се успоставило познавање процедуре и пракса. Такође, обавезе управљача инфраструктуре су да у наредном периоду кроз даљи рад на функционалној организацији и систематизацији послова „Инфраструктуре железнице Србије” а.д. настави са разрадом започетог концепта са Центром за дијагностику и технички надзор инфраструктуре, да се настави са даљим формирањем базе података и активности на обезбеђењу потпуне имплементације овог пројекта. Пуна примена описаног система омогућава планирање одржавања и обнове железничке инфраструктуре на потребама које су засноване на извршеној анализи.

4.3. Стратегија унапређења

Европске железничке управе за унапређење поузданости одржавања железничке инфраструктуре примењују европски стандард ЕН 50126 - „Примене на железници - Спецификација захтева и потврда поузданости, расположивости, погодности за одржавање и безбедности (RAMS)”. Овај стандард настао је као последица потребе да се за железничке примене дефинишу процеси постављања захтева и потврде карактеристика RAMS (енглеска скраћеница RAMS – Reliability, Availability, Maintainability and Safety) у току целог животног циклуса свих подсистема који се примењују на железници.

Поузданост и смањење трошкова животног циклуса техничког система, уз остварење захтеваних перформанси, односно излазних карактеристика система, један је од основних циљева пројектанта, произвођача и корисника.

Република Србија је донела свој стандард СРПС ЕН 50126. Стандард се може применити за дефинисање захтева и потврду RAMS карактеристика за све нивое система који се користе на железници: од комплетних железничких пруга, преко главних система у оквиру железничке инфраструктуре, па до појединачних и комбинованих подсистема и компоненти у оквиру главних система, укључујући и оне који садрже софтвер. Посебно се примењује на: нове системе, нове системе интегрисане у постојеће системе и модификоване постојеће системе у свим фазама животног циклуса система.

Стандард СРПС ЕН 50126 планирано је да од увођења Система за анализу стања пруга од 2019. године управљач инфраструктуре уведе и користи, као и све компаније које сарађују са управљачем инфраструктуре. Важан део развоја технологије и ефикасности одржавања железничке инфраструктуре је унапређење организације техничке дијагностике.

Транспарентно утврђивање техничког стања железничке инфраструктуре је један од кључних питања у процесу њеног одржавања. Потребно је пратити промену стања појединих параметара елемената инфраструктуре који временом доводе до слабења, а ако се ништа или недовољно предузима и до квара, односно прекида рада.

Ефикасност одржавања железничке инфраструктуре зависи од стратегије (смерница) одржавања. Једном утврђена стратегија (смернице) одржавања није вечита, већ она треба да се мења и прилагођава у складу са новим сазнањима, резултатима примене постојеће стратегије, променом цена материјала, променама конкуренције у окружењу, итд. У сваком случају, циљеви одржавања се временом нису много изменили и обично се истичу следећи захтеви: да планирани радови на одржавању не утичу на транспортни процес на железничким пругама, да се обезбеде потребна расположивост капацитета инфраструктуре, минимални радови на одржавању поузданости елемената железничке инфраструктуре и минимални трошкови одржавања.

Главни циљеви развоја железничке инфраструктуре су:

1. Унапређење безбедности и железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури Републике Србије.
2. Унапређење утицаја на животну средину
3. Унапређење енергетске ефикасности

Унапређење безбедности остварује се:

1. сталним унапређењем техничке поузданости и технолошке расположивости елемената железничке инфраструктуре, које резултира безбедношћу железничког саобраћаја, безбедношћу путника, безбедношћу робе у превозу и безбедношћу железничког особља.
2. планирањем и спровођењем мера за денивелацију, укидање или опремање аутоматским полубраницима са светлосним сигнаlima на путу што већег броја путних прелаза, ако је то саобраћајно-технички оправдано.

У наредном периоду предвиђа се и уградња електронских детекторских уређаја за контролу осовинског оптерећења, прегрејаности осовина и равних места на бандажима точкова на око 40 локација на железничким пругама.

Један од главних циљева железнице су активности повезане са избегавањем, смањењем или ублажавањем негативног утицаја овог вида саобраћаја на животну средину.

Железнички транспорт својим функционисањем има предиспозиције за смањени негативни утицај на животну средину. Позитивне особине железничког транспорта планирају се за унапређење кроз електрификацију вуче возова на железничким пругама, увођењем технологија интермодалног (комбинованог) транспорта, предузимањем мера за смањење нивоа буке у пружном и инфраструктурном појасу, као и других мера специфичних за сваки локалитет (одводњавање, заштитно зеленило, изградња мултифункционалних пролаза за ситније животиње, заштита од пожара и друго).

Идентификоване мере управљач инфраструктуре спроводи кроз израду пројектне документације и инвестициону реализацију развојних пројеката, као и унапређењем одржавања техничке поузданости елемената железничке инфраструктуре.

С обзиром на то да дизел вуча утиче на загађење животне средине, у задатом периоду предвиђен је Пројекат електрификације и опремање пруге СС и ТТ уређајима од Ниша до Димитровграда, што је једини део Коридора 10 у Републици Србији који није електрифициран и на којем се саобраћај одвија дизел вучом. Процењена вредност инвестиције за овај пројекат је 59 милиона ЕУР. Поред тога, у оквиру израде техничке документације за реализацију сваког инфраструктурног пројекта на железници раде се и Студија изводљивости и Студија процене утицаја на животну средину. Све интервенције у Студији утицаја на животну средину интегрисане су кроз пројекат грађевинске и електротехничке инфраструктуре и као такве се не приказују одвојено изван инвестиционе вредности пројекта. Студије садрже списак мера за спречавање или ублажавање утицаја на животну средину, као што су: заштите земљишта, ваздуха, површинских и подземних вода, ублажавања утицаја на становништво, ублажавање утицаја буке, одрживо управљање отпадом, као и мере у акцидентним и нежељеним ситуацијама. Све мере дате у Студији, која добије сагласност Министарства пољопривреде и заштите животне средине, су обавезујуће за Инвеститора. Студијом се предвиђа и мониторинг одређених чинилаца животне средине, чији резултати представљају инпут за даље активности у смислу унапређења стања животне средине. Са отпадом који настаје у току редовног рада и реконструкције објеката инфраструктуре, поступаће се у складу са законском регулативом из области управљања отпадом, као и упутством о управљању отпадом важећим на железници.

Један од приоритета европских политика, као и развоја железнице у Републици Србији, јесте стварање услова за квалитетну и енергетски ефикасну мобилност путника и роба коју успешно може да реализује железнички саобраћај.

Овај циљ железница планира да остварује унапређењем квалитета услуга ради преусмеравања корисника на јавни железнички превоз, нарочито на електрифицираним пружним правцима, производњом електричне енергије при кретању (кочењу) електричних железничких возила и

повратком исте у јавну електромережу, као и заменом старих железничких возила новим енергетски ефикасним возилима.

Железница традиционално при изради пројектне документације за изградњу или реконструкцију железничких пруга предузима мере за изналажење техничких решења која трајно омогућавају уштеде енергије у експлоатацији железничког саобраћаја.

Посебно се планира предузимање даљих истраживања са циљем унапређења енергетске ефикасности на грејању или хлађењу железничких зграда и железничких возова за превоз путника. На модернизованим, односно новим железнички пругама врше се три интервенције у циљу унапређења енергетске ефикасности:

- Изградњом другог пружног колосека, чиме се омогућава саобраћај возова посебно за сваки правац без укрштавања и без чекања возова из супротног правца, што повећава технолошку ефикасност пруге за 100 %;
- Пројектовањем нових пруга са успонима највише до 12,5 ‰, чиме се током експлоатације пруге знатно смањује количина потребне енергије за вучу возова;
- Реконструкцијом кривина, чиме се смањује отпор кретања возова, што има за последицу смањену количину енергије за вучу возова.

4.4. Стратегија и развој у области безбедности и здравља на раду, заштите од пожара и ванредних ситуација за период 2016-2027 године

Стратегија у овим областима је акт којим се на целовит начин утврђује стање, као и мере које треба предузети за њихов развој и дефинишу се активности, циљеви, правци унапређења истих.

Визија стратегије у овим областима је стални рад на унапређењу прописа у области безбедности и здравља на раду и заштити од пожара и ванредних ситуација, заједнички рад послодавца и запослених на унапређењу истих, подизање свести у наведеним областима, унапређење знања и вештина, успостављање културе рада неопходних за успостављање система у којима се остварују безбедни и здрави услови за смањење повреда на раду, болести у вези са радом и смањује се ризик од настанка пожара и ванредних ситуација. У периоду 2017 – 2027 кључне активности биће:

- оспособљавање запослених за безбедан и здрав рад и заштиту од пожара на свим нивоима у Друштву,
- израду Програма оспособљавања за безбедан и здрав рад и заштиту од пожара,
- упознавању трећих лица (извођача и подизвођача радова) са опасностима, штетностима и ризицима на подручју на којима се изводе радови,
- израду делимичних измена и допуна Акта о процени ризика и процени ризика од пожара и ванредних ситуација,
- израду правила и планова заштите од пожара,
- израду планова евакуације као и планова за заштите и спасавања и планова заштите од удеса,
- превентивно одржавање и сервисирање опреме заштите од пожара,
- узајамну сарадњу и заједничка платформа са службом Медицине рада на спровођењу Програма здравствене заштите,
- нарочито на унапређењу радне средине и стварања безбедних и здравих радних места,
- активније и непосредно учешће представника запослених из ових области кроз рад Одбора за безбедност и здравље на раду,
- да се у овом периоду смањити број повреда на раду на нивоу Друштва за 10%,
- израду и закључивање новог Колективног Уговора са поглављима из ових области, - континуирану едукацију, усавршавање знања лица из ових области на саветовањима, округлим столовима, научно-стручним скуповима,
- прописивање процедура за безбедан и здрав рад и процедура за превентивно деловање у циљу спречавања пожара и ванредних ситуација,
- промоцију културе превенције из ових области и примера добре праксе на свим нивоима у Друштву,
- анализу повреда на раду, опасних појава и анализу пожара и ванредних ситуација у циљу прописивања мера за управљање ризицима,

- израду студије од стране службе Медицине рада за скраћење радног времена запослених распоређених на радним местима са повећаним ризиком.

5. ОДРЖАВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Железничка инфраструктура улази у ново раздобље, иако је оптерећена дотрајалошћу и скромном функционалном способношћу инфраструктурних система, као и потребом да се што брже прилагоде техничко-технолошким условима трансевропског железничког система. У наредном периоду планирани су наставак реализације и покретање реализације нових улагања, која ће омогућити остваривање стратешких циљева развоја железничке инфраструктуре.

Планирани циљеви за одржавање и унапређење нивоа техничке поузданости и функционалности железничке инфраструктуре предвиђено је да се постигну улагањима у:

1. Одржавање железничке инфраструктуре за безбедно и поуздано одвијање железничког саобраћаја;
2. Развој железничке инфраструктуре.

Одржавање железничке инфраструктуре је значајно са аспекта обезбеђења техничке поузданости, безбедног и несметаног обављања железничког саобраћаја, како би се реализовао квалитетан и уредан превоз, односно обезбедила расположивост инфраструктурних капацитета. Свако неодржавање железничке инфраструктуре се акумулира и умањује њену поузданост, расположивост и безбедност, што се након одређеног броја година манифестује кроз непотребно скраћење века трајања постројења и непотребног инвестирања у обнову елемената инфраструктуре.

У оквиру Пројекта „Петогодишњи план пословања за „Железнице Србије” а. д. и Уговор о нивоу пружања услуга железничке инфраструктуре у Србији”, који су израдили консултанти (2011. године), извршена је анализа трошкова одржавања инфраструктуре, према којој је за уобичајен трошак за одржавање железничке инфраструктуре у европским земљама процењена вредност од око 15.000 до 30.000 ЕУР/км железничких пруга, са проценом да се за Републику Србију планира трошак од 19.000 ЕУР/км железничких пруга, имајући у виду постојеће техничко стање колосека и остале железничке инфраструктуре.

Познате су чињенице о истрошености елемената железничке инфраструктуре, као и да постоји велики број смањених техничких брзина на пругама, лаганих вожњи и ограничених брзина на магистралним пругама у Републици Србији.

Постојеће стање смањених брзина возова и лаганих вожњи настало је због дугогодишњег недовољног обезбеђења финансијских средстава за набавку репроматеријала за замену истрошених елемената грађевинске и електротехничке инфраструктуре на железничким пругама у Републици Србији.

Стање истрошености грађевинске и електротехничке инфраструктуре нарочито је изражено на магистралним пругама на Коридору 10 кроз Републику Србију, јер на истим саобраћа највећи број возова, у првом реду сви међународни транзитни возови и претежан број регионалних возова.

Сходно Уговору којим се уређују међусобна права и обавезе Управљача инфраструктуре и Владе Републике Србије, „Инфраструктура железнице Србије” а. д. врши одржавање железничке инфраструктуре, највећим делом, сопственим капацитетима, ангажовањем запослених из грађевинске делатности (послови редовног одржавања пруге и осталих инфраструктурних објеката као што су мостови, тунели и друго), и електротехничке делатности (послови одржавања сигнално-сигурносних, телекомуникационих и других електротехничких постројења) уз коришћење расположиве механизације.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у сарадњи са осталим државним органима, у наредном периоду ће настојати да обезбеди потребна средства за адекватно одржавање железничке инфраструктуре.

У периоду 2017-2027. године Управљач инфраструктуре ће наставити активности на одржавању железничке инфраструктуре ангажовањем запослених из грађевинске и електротехничке

делатности, односно највећим делом у сопственој режији, уз употребу расположиве механизације и набавком материјала и резервних делова, као и ангажовањем трећих лица за услуге и радове у функцији одржавања који због специфичности не могу бити изведени у сопственој режији. Потребна финансијска средства за период 2017-2027. године за набавку материјала и резервних делова за одржавање, односно услуга и радова од трећих лица у функцији одржавања приказана су у табели.

(у милионима динара)

Редни број	Елементи и опрема за одржавање железничке инфраструктуре	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
1	доњи строј	105,7	148,3	163,1	163,1	163,1
2	горњи строј	662,3	728,7	801,5	801,5	801,5
3	зграде	75,2	85,4	91	91	91
4	телекомуникациона постројења	46,2	50,8	55,9	55,9	55,9
5	сигнално-сигурносна постројења	211,2	232,3	255,5	255,5	255,5
6	електро-енергетска постројења	91,5	100,7	110,8	110,8	110,8
7	постројења контактне мреже	114,0	125,4	137,9	137,9	137,9
8	возила за железничке сврхе и друге механизације	150,0	230,8	252,0	252,0	252,0
9	одржавање друмских возила	15,0	16,5	18,2	18,2	18,2
10	одржавање осталих средстава	118,1	129,9	142,9	142,9	142,9
УКУПНО		1.589,2	1.848,8	2.028,8	2.028,8	2.028,8

У периоду од 2022-2027 планирају се средства за елементе и опрему за одржавање железничке инфраструктуре у износу од **10,145 милиона динара**.

Анексом 2 о изменама и допунама Уговора којим се уређују међусобна права и обавезе Управљача инфраструктуре за 2017. годину утврђен је обиму финансирања, динамика исплате и захтевани учинак. У складу са наведеним анексом, за 2017. годину расподела финансијских средстава је следећа:

- 1) одржавање железничке инфраструктуре - 2.000.000.000 динара:
 - 1.340.000.000 динара користиће се за финансирање зарада и осталих личних примања запослених на одржавању пруге, објеката железничке инфраструктуре, електро-енергетских, сигнално-сигурносних, телекомуникационих и других постројења,
 - 660.000.000 динара користиће се за набавку материјала, резервних делова, радова и услуга у функцији одржавања железничке инфраструктуре ангажовањем трећих лица;
- 2) организовање и регулисање железничког саобраћаја, обезбеђивање приступа и коришћења железничке инфраструктуре свим заинтересованим превозницима и железничким превозницима за сопствене потребе под једнаким условим и др. - 5.250.000.000 динара.

Поред тога, у 2017. години, у зависности од обима саобраћаја, односно од прихода од накнада за коришћење железничке инфраструктуре, „Инфраструктура железнице Србије” а. д. ће настојати да део сопствених средстава у процењеном износу од 929.200.000 динара обезбеди за набавку материјала и резервних делова за одржавање, као и услуга и радова у функцији одржавања ангажовањем трећих лица, што чини укупну процењену вредност за ове намене од 1.589.200.000 динара.

При планирању потребних финансијских средстава за набавку материјала и резервних делова, услуга и радова од трећих лица за одржавање железничке инфраструктуре пошло се од предвиђања да ће током 2017. године и наредних година бити завршени радови на реконструисаним деоницама магистралних пруга, па се очекује и предложени обим трошкова на одржавању пруга железничке инфраструктуре Републике Србије.

Због веома лошег стања грађевинске инфраструктуре и великог броја смањених брзина, а у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја потребна су улагања у набавку неопходног материјала и резервних делова, као и услуга и радова од трећих лица, уз ангажовање сопствене радне снаге и механизације. Лоше техничко стање пруга је последица дотрајалости елемената горњег и доњег

строја, што обухвата велики проценат трулих прагова, оштећених и деформисаних шина, колосечног прибора и скретница, загађеност засторног материјала, лоше геометрије колосека, незадовољавајућег стања трупа пруге, пропуста, мостова, косина, канала, тунела и сл.

Планираним средствима за набавку материјала и резервних делова, као и услуга и радова од трећих лица за одржавање грађевинске инфраструктуре у 2017. години, као и за наредни период постигло би се побољшање техничког квалитета колосека чиме би се у знатној мери повећао ниво безбедности железничког саобраћаја, укидање лаганих вожњи, повећање брзине возова и пропусне моћи на пругама које припадају главним коридорима, на пругама које се користе као алтернативни правци и на пругама са повећаним обимом превоза. Такође, предвиђено је довођење механизације у исправно стање, с обзиром да у садашњим условима 50% механизације није могуће користити због неисправности.

Недовољна средстава за улагање у набавку резервних делова и услуга од трећих лица за одржавање електротехничке инфраструктуре у претходном периоду, а посебно крађе опреме и делова на уређајима и постројењима електротехничке инфраструктуре од стране трећих лица знатно су отежали одржавање и исправност сигнално-сигурносних уређаја, телекомуникационих уређаја, контактне мреже, а нарочито путних прелаза. Овакво стање електротехничке инфраструктуре негативно утиче на безбедност и уредност у функционисању железничког саобраћаја.

Потребним средствима за одржавање електротехничке инфраструктуре у 2017. години, као и за наредни период, заменом и уградњом недостајуће и дотрајале опреме и делова, уређаји и постројења електротехничке инфраструктуре предвиђено је да се доведу у функционално стање. За довођење путних прелаза у функционално и пројектовано стање, потребним средствима, предвиђено је хитно извршити набавку и уградњу укључно-искључних сензора за путне прелазе, првенствено на оним прелазима где нису у функцији механичке шинске педале. Механичке педале би се замениле савременим електронским сензорима. За потребе одржавања путних прелаза потребно је извршити набавку: високофреквентних тонских кола, мотора за електропоставне справе, путних сигнала, сенила за путне сигнале, укључно/искључних тачака, јакосвучних звона, укључних и контролних група, центрифугалних кочница, електропоставних справа, ломљивих делове полубраника и браника, полубраника, релеја.

Такође, поред путних прелаза, неопходни су радови на контактної мрежи која је стара око 40 година и у претходном периоду редовним одржавањем није вршена благовремена замена возног вода контактне мреже. Неопходна је и набавка стационарних батерија које су важан елемент за рад путних прелаза и станичних уређаја, поправка дизел агрегата, набавка и уградња пружних ауто стоп уређаја (најчешће су предмет отуђења), пригушница (најчешће су предмет отуђења), грејача скретница.

Већина електровучних постројења (електровучне подстанице и постројења за секционисање) стара је од 40-45 година. Неопходна је њихова реконструкција и модернизација, пре свега кроз замену малоуљних прекидача вакуумским (на нивоу 25kV), односно прекидачима са SF6 гасом (на нивоу 110 kV), као и релејне заштите, кроз замену електро-механичких релеја микропроцесорским. Такође, неопходна је и комплетна замена садашњег система даљинског управљања електровучним постројењима, старог 45 година, новим SCADA системом.

Што се тиче погонских електроенергетских постројења, за већину од скоро 200 трафостаница 10(20)/0,4 kV неопходан је генерални ремонт. У домену расвете модернизацијом би требало да буде обухваћена постепена замена инкадесцентних сијалица штедним или LED сијалицама. Посебну пажњу у будућности требало би посветити компензацији реактивне енергије, како у електровучним подстанцима, тако и у погонским постројењима.

Телекомуникациона мрежа је застарела са бакарним кабловима у експлоатацији, аналогним уређајима просечне старости 30 година и као таква не може да обезбеди поуздано функционисање, нити медијум преноса за савремене системе. Услед сталних крађа и оштећења потребна је набавка кабла и пратеће опреме, уређаја пружне телефоније, радио-диспечерских уређаја, уређаја телефонских и телеграфских централа, регистрофонских уређаја, напојних итд. За системе савремених технологија неопходна је уградња оптичког кабла.

6. ИЗГРАДЊА НОВИХ КАПАЦИТЕТА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОД ПОСЕБНОГ ЗНАЧАЈА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Полазећи од чињенице да је Законом о железници дефинисана подела пруга на железничкој мрежи Републике Србије на: магистралне, регионалне, локалне и манипулативне, као и да су Законом о безбедности и интероперабилности железнице дефинисани параметри за конвенционални железнички систем и железнички систем за велике брзине, овим програмом се дефинишу развојне компоненте на изградњи и реконструкцији пруга на железничкој мрежи Србије.

Техничко-технолошке спецификације које се односе на инфраструктурни подсистем европског конвенционалног железничког система дефинисане су Одлуком Европске комисије број 2011/275/ЕУ. Истом одлуком су усвојени нивои перформанси ТСИ категорија пруга, као следећи техничко-технолошки параметри перформанси пруга: (1) товарни профил, (2) осовинско оптерећење, (3) брзина возова на прузи и (4) дужина возова.

Полазећи од Одлуке Европске комисије број 2011/275/ЕУ „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. планира примену следећих техничко-технолошких параметара за развој пруга јавне железничке мреже у Републици Србији:

- Товарни профил GC на магистралним пругама Коридора 10, а ако је то инвестиционо оправдано и на осталим магистралним пругама, а товарни профил GB на регионалним пругама.
- Осовинско оптерећење 22,5 тона/осовини на магистралним пругама Коридора 10, осталим магистралним пругама и регионалним пругама, с тим да на магистралним пругама Коридора 10 треба да се уграђују колосечни елементи грађевинске инфраструктуре који омогућавају будућу примену оптерећења 25 тона/осовини за робни саобраћај, у складу са UIC Објавом 724 (шине и скретнице UIC-60, бетонски праг, туцаник еруптивног порекла).
- Брзина на прузи 160 km/h, а где је то инвестиционо оправдано 200 km/h, на магистралним пругама на Коридору 10, као и 120 km/h на осталим магистралним пругама и регионалним пругама, а на локалним пругама према стању пруге до 60 km/h.
- Дужина воза 600 m на магистралним пругама Коридора 10, с тим да се на сваких око 25 km планира службено место са колосецима за пријем возова дужине 750 m комбинованог транспорта, 600 m на осталим магистралним пругама, а 500 m на регионалним пругама.

Магистралне пруге на Коридору 10 кроз Републику Србију планирају се за реконструкцију и изградњу тако да све имају два пружна колосека, с тим да је у прелазном периоду до инвестиционе оправданости изградње другог пружног колосека планирано да се постојеће једноколосечне пруге на Коридору 10 реконструишу за примену GC товарног профила, 22,5 тонско осовинско оптерећење, брзине возова са постојећим параметрима, као и дужине возова 600 m.

На магистралним пругама Коридора 10, осталим магистралним пругама и регионалним пругама планира се уградња електронских сигнално-сигурносних постројења на колосецима у свим службеним местима (станицама, укрсницама, распутницама) и на пружним колосецима са главним улазним и излазним светлосним сигнаlima који зависе од положаја скретница и слободности станичних и пружних колосека, због унапређења безбедности саобраћаја возова, унапређења технолошке поузданости реда вожње возова и продуктивности пруга на мрежи, унапређења конкурентности железничке мреже Републике Србије, као и конкурентности железничког превоза путника и превоза робе.

Нова електронска сигнално-сигурносна постројења имаће могућност примене Европског система за управљање железничким саобраћајем – ERTMS (European Rail Traffic Managment System) који се састоји од два основна елемента: ETCS (European train Control System) као сигналног елемента система и GSM-R (Global System for Mobile Comunication – Railways) као новог железничког радио-комуникационог система за размену података између железничких возила, пружне инфраструктуре и центра управљања саобраћајем возова.

Телекомандом саобраћаја возова планира се опремање свих магистралних пруга на Коридору 10 кроз Р. Србију, а линијским поставницама осталих магистралних пруга и регионалних пруга, у циљу унапређења безбедности, продуктивности и конкурентности железничког транспорта.

Постојећа и нова железничка сигнално-сигурносна постројења, телекомуникациона постројења, постројења телекоманди саобраћаја, постројења за аудио-визуелно обавештавање путника и информатичка железничка постројења су компоненте железничких интелигентних система на пругама јавне железничке мреже у Србији.

Стабилним постројењима електричне вуче (СПЕВ), система 25 kV 50 Hz, планирају се за опремање све магистралне пруге на Коридору 10 кроз Р. Србију, а остале магистралне пруге, регионалне и локалне пруге ако је то инвестиционо оправдано.

Путни (пружни) прелази су места укрштања железничких пруга и путева, улица, пешачких и/или бициклистичких стаза у нивоу колосека. Безбедност на путним (пружним) прелазима планира се за унапређење њиховом реконструкцијом и изградњом, односно: (1) денивелацијом, изградњом надвожњака или подвожњака путева и улица у што већем броју (2) опремањем аутоматским полубраницима са светлосним сигнаlima и (3) преусмеравањем (укидањем) због обједињавања више путева и улица на једном путном (пружном) прелазу, а све у складу са Законом о железници, као и Објавама UIC, ако је то саобраћајно-технички неопходно и инвестиционо оправдано.

У складу са зацртаним техничко-технолошким параметрима планирано је да пруге на Коридору 10 кроз Р. Србију имају следеће техничко-технолошке перформансе:

1. Товарни профил: GC, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GB до реконструкције пруге;
2. Осовинско оптерећење: 22,5 тона/осовини, с тим да се на овим пругама при модернизацији требају уграђивати колосечни елементи грађевинске инфраструктуре који омогућавају будућу примену оптерећења од 25 тона/осовини за робни саобраћај у складу са Објавом UIC 724 (шине и скретнице UIC-60, бетонски праг, туцаник еруптивног порекла);
3. Брзина на прузи: до 160 km/h, а где је то инвестиционо оправдано 200 km/h;
4. Дужина возова: 600 метара, с тим да се на сваких око 25 km пруге планира службено место са колосецима дужине 750 m за потребе саобраћаја возова комбинованог и интермодалног транспорта.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, за све магистралне пруге на Коридору 10 кроз Р. Србију планирано је да имају следећу железничку инфраструктуру:

1. Два пружна колосека, изузетно у прелазном периоду допуштено је да се врши реконструкција у циљу обнове постојеће једноколосечне железничке инфраструктуре са перформансама и параметрима које допушта геометрија постојеће трасе пруге;
2. Колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-60 на бетонским праговима са еластичним причврсним прибором. Изузетно у прелазном периоду, до постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова пруга ради обнове пружних и станичних колосека са новим шинама и скретницама типа UIC-49 које такође омогућавају оптерећење 22,5 тона/осовини, али брзине возова до 120 km/h, што је у прелазном периоду оправдано и прихватљиво;
3. Нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која су компатибилна са европским системом електронске контроле железничког саобраћаја ETCS и омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и

постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова инфраструктуре у циљу обнове постојећих сигналних постројења за поуздан и безбедан саобраћај;

4. Железнички оптички и електронски телекомуникациони системи, са железничком мобилном телефонијом GSM-R која би заједно са ETCS омогућила примену европског система за управљање железничког саобраћаја ERTMS;
5. Стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ), система 25 kV 50 Hz, за пројектовану брзину саобраћаја возова, системом базираном на унапређењу енергетске ефикасности кроз аутоматско праћење потрошње енергије сваког вучног возила и рекуперацију (производњу) електричне енергије при кочењу железничких возова. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге допуштено је да се врши реконструкција делова пружне инфраструктуре у циљу обнове постојећих СПЕВ за поуздан и безбедан саобраћај.

Магистралне пруге на Коридору 10 кроз Р. Србију су следеће:

1. Београд Центар-Стара Пазова-Шид-граница Хрватске;
2. Стара Пазова-Нови Сад-Суботица-граница Мађарске;
3. Београд Центар-Раковица-Ресник-Младеновац-Лапово-Ниш-граница Македоније;
4. Раковица-Јајинци-Мала Крсна-Велика Плана;
5. Ниш-Димитровград-граница Бугарске.



Остале магистралне пруге на железничкој мрежи Републике Србије, које нису на Коридору 10, су следеће:

1. Београд Центар-Панчево Главна-Вршац-граница Румуније;
2. Ресник-Пожега-Врбница-граница Црне Горе;
3. Лапово-Крагујевац-Краљево-Приштина-Генерал Јанковић-граница Македоније;
4. Суботица-Богојево-граница Хрватске.

За остале магистралне пруге на железничкој мрежи Републике Србије планирано је да имају следеће техничко-технолошке перформансе:

1. товарни профил: GC, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GB до реконструкције пруге;
2. осовинско оптерећење: 22,5 тона/осовини;
3. брзина на прузи: до 120 km/h;
4. дужина возова: 600 m.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, за све остале магистралне пруге планирано је да имају следећу железничку инфраструктуру:

1. Један пружни колосек;
2. Колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-49 на бетонским праговима са еластичним причврслним прибором;
3. Нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја, на колосецима у службеним местима и на пружним колосецима са главним улазним и излазним светлосним сигнаlima који зависе од положаја скретница и слободности станичних и пружних колосека. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова инфраструктуре у циљу обнове постојећих сигналних постројења за поуздан и безбедан саобраћај;
4. Железнички оптички каблови и електронски телекомуникациони системи,
5. Стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ), система 25 kV 50 Hz, за пројектовану брзину саобраћаја возова системом базираном на унапређењу енергетске ефикасности кроз аутоматско праћење потрошње енергије сваког вучног возила и рекулацију (производњу) електричне енергије при кочењу железничких возова. Постојења СПЕВ се уграђују на пругама где и када је то инвестиционо оправдано.

У Одељку 5.3. „Развој железничке инфраструктуре” овог програма наведени су пројекти на магистралним пругама који се реализују и чија реализација ће започети у планском периоду, са инвестиционим вредностима.

Регионалне пруге на железничкој мрежи Републике Србије су следеће:

1. Рума-Шабач–Лозница-Распутница Доња Борина-граница БиХ;
2. Панчево Главна -Зрењанин-Кикинда– граница Румуније;
3. Банатско Милошево-Сента-Суботица;
4. Сталаћ-Краљево-Пожега;
5. Смедерево–Радинац-Мала Крсна;
6. Ниш-Црвени крст-Зајечар–Вражогрнац-Прахово Пристаниште;
7. Мала Крсна-Бор-Распутница 2-Вражогрнац;
8. Нови Сад-Озаци-Богојево;
9. Суботица-Хоргош- граница Мађарске;
10. Долевац-Мердаре–Приштина-Косово Поље;
11. Косово Поље-Метохија-Пећ;
12. Распутница Сајлово-Римски шанчеви-Орловат стајалиште.

За регионалне пруге на железничкој мрежи Републике Србије планирано је да имају следеће техничко-технолошке перформансе:

1. Товарни профил: GB, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GA до реконструкције или модернизације пруге;
2. Осовинско оптерећење: 22,5 тона/осовини, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације;
3. Брзина на прузи: до 120 km/h, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације;
4. Дужина возова: 500 m, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, за регионалне пруге планирано је да имају следећу железничку инфраструктуру:

1. Један пружни колосек;
2. Колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-49 на бетонским праговима са еластичним причврслним прибором, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање, као и санација ради обнове колосека половним колосечним материјалом са магистралних пруга;
3. Нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја (линијским поставницама). Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова инфраструктуре у циљу обнове постојећих сигналних постројења за поуздан и безбедан саобраћај;
4. Железнички оптички каблови и електронски телекомуникациони системи, с тим да се задржава постојеће стање до реконструкције или модернизације пруге;
5. Стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ), система 25 kV 50 Hz, уграђују се на пругама где и када је то инвестиционо оправдано.

7. ИНВЕСТИЦИОНА УЛАГАЊА

Планиране изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре којима управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. дефинисани су, сходно члану 46. Закона о железници („Службени гласник РС”, бр. 45/13 и 91/15), Националним програмом железничке инфраструктуре који на предлог Владе Републике Србије усваја Народна Скупштина за период од пет година. Национални програм је основни документ који одређује приоритете развоја, изградње, реконструкције и одржавања функционалности железничке инфраструктуре. Овај програм представља основ и дефинише стратешке правце развоја, на основу којег Управљач железничке инфраструктуре („Инфраструктура железнице Србије а.д.) израђује годишње планове изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре. У Националном програму су, за период од 2017. до 2021. године, утврђени планови изградње нове, реконструкције и одржавања постојеће железничке мреже, одређени приоритети и динамика њихове реализације, као и висина и потенцијални извори потребних финансијских средстава.

Пројекти који се односе на изградњу и реконструкцију железничке инфраструктуре за које су дефинисани извори финансирања, односно постоје потенцијални финансијери (кредитори) износе 2.293,6 милиона ЕУР. Процењена инвестициона улагања у изградњу и реконструкцију железничке инфраструктуре од 2017. до 2021. године за које је делимично припремљена техничка документација, а није обезбеђено финансирање, износе око 1.478,5 милиона ЕУР. Поред тога, процењена вредност пројеката за које није израђена техничка документација и није обезбеђено финансирање износи око 1.510,5 милиона ЕУР.

Приказ циљева који се желе постићи усклађен је са претпоставком да се они, услед објективно незадовољавајућег техничко-функционалног стања и слабих финансијских могућности, могу остварити тек у дужем временском периоду, па Национални програм представља први део дугорочног развојног програма железничке инфраструктуре у Републици Србији.

С тим у вези, за период након 2021. године општи дугорочни циљеви развоја свих видова саобраћаја, укључујући и железничку инфраструктуру, биће дефинисани у Стратегији транспорта Републике Србије за период 2016-2025 чије усвајање се очекује у другом кварталу 2017.године. Приоритети односно стратешки циљеви стратегије усклађени су са приоритетима и циљевима наведеним у Белој књизи ЕУ (енг. White Paper) за 2011. годину као и постојећим националним стратегијама и плановима за транспортни сектор. Постојећи Национални програм ће сходно дефинисаним стратешким циљевима бити редовно усклађиван.

У складу са пословном стратегијом предузећа на основу планираних улагања у унапређење и развој пословне активности улагања у јавну железничку инфраструктуру су усмерена на следеће циљеве:

- повећање поузданости и безбедности инфраструктуре
- одржавање функционалности и прописаних услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја
- обнова, реконструкција и модернизација дотрајале железничке инфраструктуре како би се иста понудила свим заинтересованим оператерима
- бржи развој и подизање на виши технички, технолошки и организациони ниво укупног саобраћајног система и достизање европских стандарда и норми;

Приоритетни циљеви су дефинисани у правцу побољшања функционисања транспортног система као катализатора економског и друштвеног развоја

Да би позитивно утицао на економски развој, железнички транспортни систем мора да достигне одређени ниво развоја.

Фазе развоја железничке транспортне инфраструктуре у Републици Србији су: (1) обнова (санација), (2) реконструкција, (3) модернизација и (4) изградња. Брзина реализације наведених фаза варира, разликује се на појединим пругама, односно деловима железничке мреже, од препорука Европске уније, развоја железница суседних држава, као и подршке међународних финансијских институција и финансијске способности Републике Србије.

У фази санације, циљ је да се транспортни систем санацијом постојеће железничке инфраструктуре доведе у приближно пројектовано стање као основ за поузданост саобраћаја, стабилну конкурентност на том нивоу и за даља улагања. После ове фазе слаба места на инфраструктури биће потпуно отклоњена и на железничкој мрежи биће обезбеђен основни ниво квалитета транспортне услуге. Финансирање ове фазе обављаће се уз подршку дугорочних кредита међународних финансијских институција, донација и домаћих извора.

У фази реконструкције, циљ је достизање нивоа железничке инфраструктуре који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова. Идентификована „уска грла” на железничкој мрежи у Републици Србији биће отклоњена. Финансирање ове фазе обављаће се из кредита међународних финансијских институција, претприступних фондова Европске уније и домаћих извора.

У фази модернизације и изградње, циљ је да железнички транспортни систем Републике Србије буде компатибилан са транспортним системом Европске уније са тенденцијом даље модернизације. Након спровођења ове фазе, Република Србија ће бити спремна да се придржава највећег дела стандарда Европске уније у области транспорта, биће успостављени транспортни ланци, а железничко транспортно тржиште Републике Србије биће висококонкурентно. Финансирање ове фазе обављаће се из: структурних фондова Европске уније, кредита међународних финансијских институција, домаћих фондова, средстава јавно-приватног партнерства и сл.

С обзиром да је приоритет „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. реализација пројеката пре свега на Коридору X (укључујући и његове краке Xb i Xc) и Рути 4, у наставку ће бити приказана листа актуелних и будућих пројеката на том делу железничке мреже у Републици Србији чија се реализација очекује у периоду од 2017. до 2021. године.

Преглед пројеката у фази извођења радова, припреми за извођење радова и пројеката за које постоје потенцијални извори финансирања

(милиона)

Р.б.	Назив пројекта	Извор финансирања	Дужина деонице (km)	Инвестицио на вредност (милиона)	Валута	Статус	План за 2017 год	План за 2018 год	План за 2019 год	План за 2020 год	План за 2021 год	План за 2022–2027 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Пројекат реконструкције и изградње другог колосека на деоници Панчевачки Мост – Панчево Главна	Кредит Руске федерације, Буџет РС Анекс 1	14,9	90,9	УСД	Радови су завршени. У току су активности везане за пријем објекта.	1					
2.	Пројекат реконструкција деонице пруга на Коридору X	Кредит Руске Федерације, Буџет Републике Србије, Анекс бр. 2	112,3	86,9	УСД							
2.1.	Пројекат реконструкције три „северне” деонице пруга на Коридору 10: 1. Сопот Космајски–Ковачевац (18,4 km) 2. Голубинци–Рума (17,9 km) 3. Мала Крсна–Велика Плана (29,5 km)	Анекс 2.1.	65,8	48,7	УСД	Радови су завршени. У току је активности везане за пријем објекта.						
2.2.	Пројекат реконструкције три „јужне” деонице пруга на Коридору 10: 1. Бујановац–Букаревац (13,8 km) 2. Винарце–Ђорђево (15,0 km) 3. Врањска Бања–Ристовац (17,7 km)	Анекс 2.2.	46,5	38,2	УСД		5					
3.	Пројекат реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге на деоници Стара Пазова–Нови Сад	Кредит Руске Федерације, Буџет Републике Србије Анекс бр. 3	40,4		УСД	Почетак извођења радова по Анексу бр. 3.1 који обухвата изградњу тунела и вијадукта се планирају у 2017. години, а радови ће						

3.1	Тунел и вијадукт	Анекс бр. 3.1	4,2	337,6	УСД	трајати 52 месеца. Радови по Анексу бр. 3.2 обухватају све остале радове (пужни колосек, СПЕВ, СС и ТТ) на изградњи и процењено је да ће трајати око 58 месеца. Дата је процењена вредност инвестиције за Анекс бр. 3.2, а тачан износ инвестиције знаће се по потписивању овог анекса.	57,6	57,6	57,6	164,8*		
3.2.	Отворена пруга	Анекс бр. 3.2	36,2	244,5	УСД		41,6	41,6	41,6	119,7*		
4.	Пројекат реконструкције деонице пруге Ресник–Ваљево, магистралне пруге Београд–Врбница–граница Црне Горе	Кредит Руске Федерације, Буџет Републике Србије Анекс бр. 4.1	77,6	79,9	УСД	Радови започети у јулу 2016. године, док је планиран завршетак до краја 2017. године.	39,6					
5.	Изградња железничко-друмског моста преко реке Дунав у Новом Саду	ИРА фонд, АП Војводина, Град Нови Сад, Буџет Републике Србије	0,5	51,7	ЕУР	Уговор о изградњи потписан је јануара 2011, Анекс бр. 1 Уговора потписан маја 2015. године и Анекс бр. 2 Уговора потписан марта 2016. Радови су настављени јуна 2015. године. Реализација пројекта у току. Очекивани завршетак пројекта је у 2017. години.						
6.	Пројекат обнове железнице 2	ЕИБ 4	33	80	ЕУР	Радови на деоници Батајница-Голубинци су завршени. Радови на деоници Гиље-Ћуприја-Параћин су завршени. Технички пријем је завршен.	0,4					
7.	Коридор 10 Део А -Рехабилитација пруга (набавка новог материјала)	ЕБРД 4	112	36	ЕУР	Завршена је реализација уговора за набавку материјала (за Анекс бр. 2	4					

	горњег строја за рехабилитацију пруга дуж Коридора 10 и набавка нове механизације за одржавање пруга)					кредита Руске Федерације), односно завршена је испорука нове механизације за одржавање пруга. У 2017. год. планирана је реализација неискоришћеног дела зајма.						
8.	Модернизација пруге Београд Центар–Стара Пазова и Нови Сад–Суботица–граница Мађарске	Потенцијални кредитор Ексим банка Кина	141,9	939	ЕУР	За модернизацију пруге Београд Центар–Стара Пазова, у мају 2017. год потписан је Споразум о зајму са Ексим банком, у вредности од 297,6 мил. УСД. За деоницу Нови Сад–Суботица–граница Мађарске, дужине 107,4 km дата је процењена вредност инвестиције, а тачна вредност ће се знати по потписивању комерцијалног уговора. У току су активности везане за пројектну документацију (анализа о могућности пре пројектовања техничке документације финансиране из IPA 2011). Планиран је почетак радова на овом пројекту је у 2017. години	7,3	130,3	187,5	613,9*		
9.	Рехабилитација пруга	ЕБРД 5	66,5	91,5	ЕУР							
	Реконструкција деонице двоколосечне пруге Распутница Г–Раковица–Ресник	ЕБРД 5	7,5	28		Уговор за извођење радова је потписан јануара 2017. године, чија је вредност 23,8 милиона ЕУР. Радови у току.	23,8					
	Реконструкција деонице пруге Јајинци–Мала Крсна		59	30		У току је решавање имовинско-правних односа. Почетак радова	20	10				

						планира се у 2018. години.						
	Реконструкција колосека станице Мала Крсна			10		У току је решавање имовинско-правних односа. Почетак радова планира се у 2018. години.	6	4				
	Програм реконструкције и модернизације капацитета за потребе система БГ воз			6		Ова компонента је предмет разматрања са Градом Београдом. Након потписивања уговора знаће се почетак извођења радова.		6				
	Обнова елемената електротехничке инфраструктуре на пругама железничког чвора Београд и деоница Стара Пазова-Шид, Ресник-Лапово и Мала Крсна-Велика Плана			3,5		Ова компонента је означена као резервна и последња у реализацији, самим тим план обима радова и процена средстава зависиће од потписаних уговора за претходно наведене компоненте.			3,5			
	Набавка механизације за одржавање грађевинске и електротехничке инфраструктуре			13		Израђена је тендерска документација. Почетак набавке планира се у 2017. години.	9	4				
10.	Реконструкција и модернизација пруге Ниш–Димитровград са електрификацијом пруге		96 (118)									
10.1	А.1. Реконструкција грађевинске инфраструктуре на деоници од Ниша до Сићева		16	10		У току је иновирање техничке документације за деоницу пруге Сићево–Димитровград (А.2 и А.3).				10*		
10.2	А.2. Реконструкција грађевинске инфраструктуре на деоници од Сићева до Станичења	ЕИБ, WBIF, Буџет Републике Србије	80	84,4	ЕУР	Прелиминарно је одобрено финансирање за ове две фазе из средстава WBIF, ЕИБ кредита уз учешће из Буџета Р. Србије. Планиран је почетак радова у 2017. години.	15,0	18,3	7,3	43,8*		
10.3	А.3. Реконструкција грађевинске инфраструктуре на деоници од Станичења до Димитровграда											
10.4	А.4. Електрификација и опремање пруге СС и ТТ уређајима од Ниша до Димитровграда		96	59	ЕУР	Идејни пројекат је израђен за А.4. Потребно је израдити Пројекат за грађевинску дозволу и		19	20	20*		

10.5	Б. Изградња обилазне пруге око града Ниша		22	87	ЕУР	Пројекат за извођење радова за електрификацију и опремање пруге савременим СС и ТТ постројењима и подношење захтева за издавање грађевинске дозволе. Тачна километража знаће се након одабира оптималног решења за електрификацију. За фазу А.4 поднета је апликација за грант WBIF. За Б. израђен је Генерални и Идејни пројекат из средстава IPA фонда. За фазу Б планирано је обезбеђење средстава из WBIF фонда, кредита и учешће из буџета Р. Србије.		11,9	19,8	55,3*		
11.	Реконструкција и модернизација деонице Ниш–Брестовац на прузи Ниш-Прешево-граница Македоније	ИПА, буџет Републике Србије	23	62,6	ЕУР	Реализација пројекта је предвиђена из IPA 2015. Планиран је почетак радова у 2018.		30	16,8	16,8*		

* Приказани износи се односе на период после 2019. године и није могуће дати прецизну динамику.

Преглед пројеката за које је техничка документација израђена или је у фази израде, а нису обезбеђена финансијска средства за њихову реализацију

Р.б.	Назив пројекта	Дужина деонице (km)	Инвестициона вредност (милион)	Валута	План за 2017 год	План за 2018 год	План за 2019 год	План за 2020 год	План за 2021 год	План за 2022– 2027 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Пројекат модернизације железничког информационо-телекомуникационог система на јавној железничкој инфраструктури Србије (461 km)	461	22	ЕУР		10	12			
2.	Пројекат реконструкције и модернизације постојећег колосека и изградња другог колосека пруге Београд–Ниш, деоница Сталаћ–Ђулис	17,5	105	ЕУР			42	31,5	31,5	
3.	Пројекат изградње јединственог оперативног центра за управљање железничким саобраћајем на мрежи пруга Републике Србије		30	ЕУР			30			
4.	Пројекат реконструкције чвора и изградње пруге до слободне зоне и нове луке Смедерево	11,2	12	ЕУР		7,6	4,4			
5.	Пројекат реконструкције и модернизације пруге Сталаћ-Краљево–Рудница	149	200	ЕУР				100	50	50
6.	Пројекат изградње другог колосека на обилазној прузи (Београд Ранжирна) Остружница-Сурчин-Батајница	26	52	ЕУР				12	20	20
7.	Изградња железничке пруге Ваљево–Лозница (са центром управљања саобраћајем у Лозници)	68	220	ЕУР					220	
8.	Изградња станичне зграде железничке станице Београд Центар – Фаза II		42	ЕУР		42				
9.	Реконструкција станице Београд Ранжирна, изградња капацитета контејнерског терминала (ЖИТ) унутар станичних колосека		9,5	ЕУР		9,5				
10.	Изградња Робно-транспортног центра Београд у Макишком пољу – прва фаза		26	ЕУР					26	
11.	Железничко-друмска обилазница Бели поток-Винча–Панчево са железничко-друмским мостом преко Дунава		430	ЕУР			430			

Идентификовани пројекти за које није израђена документација и нису обезбеђена финансијска средства

Р.б.	Назив пројекта	Дужина деонице (км)	Инвестициона вредност (милиона)	Валута	План за 2017 год	План за 2018 год	План за 2019 год	План за 2020 год	План за 2021 год	План за 2022–2027 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Пројекат реконструкције и модернизације пруге Ниш-Прешево-државна граница Македонија (преостали део)	92	160	ЕУР					160	
2.	Пројекат реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Ресник-Клење-Мали Пожаревац-Велика Плана	84	340	ЕУР					340	
3.	Пројекат реконструкције двоколосечне пруге Велика Плана-Сталаћ (без деонице Гиље-Парћин)	74	212	ЕУР					212	
4.	Пројекат реконструкције и модернизације деонице двоколосечне пруге Голубинци–Шид-граница Хрватске	81	250	ЕУР					250	
5.	Пројекат реконструкције, модернизације и електрификације пруге Панчево Главна-Вршац-државна граница Румуније	75	96	ЕУР					96	
6.	Пројекат реконструкције пруге Панчево Главна-Зрењанин-Банатско Милошево-Сента-Суботица (обнова колосека за дизел вучу возова)	198	106	ЕУР			21	85		
7.	Пројекат реконструкције и модернизације пруге Рума-Шабач-Доња Борина-Зворник (обнова колосека за електро вучу возова)	106	120	ЕУР			30	90		
8.	Реконструкција и модернизација деонице пруге Ваљево-Врбница-граница са Црном Гором	209,4	226,5	ЕУР			26,5	200		

Пројекти изградње /реконструкције јавне железничке инфраструктуре, који се налазе у Националном програму јавне железничке инфраструктуре, а на којима „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. није инвеститор

Р. б.	Назив пројекта	Планирана година почетка реализације/инвестициона вредност пројекта (милиона ЕУР)		Напомена
		2018/2019.	2020/2021.	
1.	Изградња првог модерног интермодалног терминала у Београду (Батајници)	16,75		Из средстава IPA 2015 обезбеђено је финансирање изградње првог модерног интермодалног терминала у Београду (Батајници). Пројекат обухвата израду главног пројекта и изградњу, вршење услуга стручног надзора и опремање интермодалног терминала. Планиран је почетак радова у 2018. години. Инвеститор изградње Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.
2.	Извођење радова Међуфазе у железничкој станици Београд Центар	3,6		За реализацију овог пројекта користиће се преостала средства кредита КФАЕР за Фазу 1. Израђена пројектно-техничка документација, финансирана средствима из Буџета Републике Србија. Инвеститор изградње „Железнице Србије“ а.д. Планиран је почетак радова у 2017. години
3.	Денивелација пруге и пута за Сремчицу у Железнику	2		У току је израда техничке документације из буџета Републике Србије. Инвеститор Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.
4.	Денивелација пруге и пута у Батајници	6,5		Завршена је израда техничке документације из Буџета Републике Србије. Инвеститор Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.
5.	Пројекат реконструкције пруге (Сегедин) граница Мађарске-Хоргош-Суботица-Чикерије-граница Мађарске (Баја)		90,5	Пројекат представља наставак активности у оквиру пројекта прекограничне сарадње Мађарске и Србије, накнадно ће се одредити инвеститор за овај пројекат
6.	Пројекат изградње терминала у Новом Саду и Нишу – прва фаза		20	Пројекат није у надлежности „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
7.	Реконструкција и изградња ТПС Земун - прва фаза	48		Израђена је техничка документација за прву фазу пројекта из буџета Републике Србије. Планиран је почетак радова 2018. године. Пројекат је у надлежности „Србија воза“ а.д.

8. ЗАКЉУЧАК

Реализацијом циљева дефинисаних Дугорочним и средњорочним планом пословне стратегије, у периоду од 2017. – 2027. године, "Инфраструктура железнице Србије" а.д. достиже постављене циљеве у кључним областима свога пословања, и то:

- Успешна реализација капиталних пројеката изградње, реконструкције и модернизације инфраструктурних капацитета
- Постиге већу безбедност саобраћаја, квалитет пружене услуге, поузданост и расположивост мреже
- Постаје поуздан партнер на европском тржишту транспортних услуга
- Значајно повећава пропусну моћ и брзину саобраћаја
- Повећава продуктивност и друге показатеље учинка
- Достиже значајну конкурентску предност у односу на алтернативне правце (Коридор 4 и Коридор 5)
- Кроз наставак процеса реструктурирања радне снаге смањује број запослених, унапређује стручне капацитете и побољшава старосну структуру запослених
- Решава питање вишка имовине и на тај начин значајно побољшава билансе Друштва

"Инфраструктура железнице Србије" а.д., на крају посматраног десетогодишњег периода, ће достићи просечне стандарде успешних европских инфраструктурних железничких система.

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Проф. др Небојша Бојовић