



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XLIV БРОЈ 13
22. април 2024.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ”

Одлука Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (од 17.4.2024. године) Број: 4/2024-5442-968

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

О Д Л У К У о додели ad hoc трасе

- Железничком превознику **РИМК доо Димитровград**, додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
- Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/933 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 22. Уговора.
- Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Железнички превозник РИМК доо Димитровград и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/933 дана 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник РИМК доо Димитровград, је дана 12.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом војње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред војње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.

ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутија Милошевић
Милан Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса састава (t)	Укуп. маса (t)	Дужина воза (m)	Кал. саобр.	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	42884	Ниш ранжирна-Младеновац-Београд ранжирна-Остружница-Шид	дизел	1141+1141	2x80	1850	2010	550	18.4.-22.4.2024.	117.153,99	контејнери-НСС, превозни пут према одредбама ИЖС телеграма NP бр.146f од 15.12.2023. и бр.277 од 27.12.2023. организација саобраћаја у београдском чвору
		Шид-државна граница-(Tovarnik)	електро	лок. ENNA	89	1850	1939				

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5443-968**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

**О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе**

1. Превознику „KOMBINOVANI PREVOZ“ DOO, додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/945 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом б. Уговора.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Превозник „KOMBINOVANI PREVOZ“ DOO и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/945 дана 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник „KOMBINOVANI PREVOZ“ DOO, је дана 15.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу трасе воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом возње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред возње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.


 ОДБОР ДИРЕКТОРА
 Милутин Милошевић
 Милан Новић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в (t)	Маса састава (t)	Укупна маса (t)	Дужина воза (m)	Календар саобраћаја	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	47498	(Зворник Нови)-држ. граница-Брасина-Рума	дизел	647+647	144	2300	2444	550	19.4-23.4.2024.	106.155,27	
	49698	Рума-Нови Сад ранжирна	електро	185	84	2300	2384				
		Нови Сад ранжирна-Суботица	дизел	667+646/647	188	2300	2488				
		Суботица-држ.граница-(Roszke)	дизел	CER	116	2300	2416				

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5450-968**

На основу члана 24. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13, 75/14, 13/17-УС, 113/17 и 95/18- аутентично тумачење) и члана 24. тачка 18) 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), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Правилник о изменама и допунама Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд (Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 6/23 – пречишћен текст, 9/23, 14/23, 17/23, 20/23, 22/23, 23/23, 28/23, 29/23, 30/23, 31/23, 32/23, 37/23, 41/23, 43/23, 44/23, 2/24, 5/24, 6/24, 8/24, 9/24 и 11/24).
2. Правилник из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.


 ОДБОР ДИРЕКТОРА
 Милутин Милошевић
 Милан Нововић

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5450-968**

На основу члана 24. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13, 75/14, 13/17-УС, 113/17 и 95/18-аутентично тумачење) и члана 24. тачка 18) 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), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

П Р А В И Л Н И К
о изменама и допунама Правилника о организацији и систематизацији послова
Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром
„Инфраструктура железнице Србије“, Београд

Члан 1.

У Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд (Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 6/23 – пречишћен текст, 9/23, 14/23, 17/23, 20/23, 22/23, 23/23, 28/23, 29/23, 30/23, 31/23, 32/23, 37/23, 41/23, 43/23, 44/23, 2/24, 5/24, 6/24, 8/24, 9/24 и 11/24), мења се Табеларни део Правилника у следећем:

1. СЕКТОР ЗА САОБРАЋАЈНЕ ПОСЛОВЕ

СЕКЦИЈА ЗА САОБРАЋАЈНЕ ПОСЛОВЕ БЕОГРАД 1. РАНГ

10117 – Станица Младеновац (Сопот Космајски, Влашко Поље, Ковачевац, Кусадак) 2. ранг

- Код послова под редним бројем 3 „Скретничар“ у колони 8 „Број извршилаца“ број „3“ замењује се бројем „5“, остали услови остају непромењени.

10118 – Станица Београд ранжирна (Остружница) 1. ранг

- Послови под редним бројем 7 „Маневриста на спушталици“, бришу се.

- Код послова под редним бројем 10 „Руковалац 4. маневарке“ у колони 8 „Број извршилаца“ број „4“ замењује се бројем „2“, остали услови остају непромењени.

10119 – Станица Паланка (Глибовац и Мала Плана) 2. ранг

- Код послова под редним бројем 3 „Скретничар“ у колони 8 „Број извршилаца“ број „1“ замењује се бројем „3“, остали услови остају непромењени.

2. СЕКТОР ЗА ГРАЂЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ

30002 - Одељење за горњи строј

- Послови под редним бројем 5 „Водећи организатор“, бришу се.

- Код послова под редним бројем 8 „Главни организатор“ у колони 8 „Број извршилаца“ број „2“ замењује се бројем „3“, остали услови остају непромењени.

СЕКЦИЈА ЗОП НИШ 1. РАНГ

30600 - Управа

- Код послова под редним бројем 4 „Водећи пројектант“ у колони 8 „Број извршилаца“ број „1“ замењује се бројем „2“, остали услови остају непромењени.

30606 - Деоница за хитне интервенције Ниш

- Код послова под редним бројем 5 „Пословођа за заваривање“, у колони 3 „Ниво квалификације“ уместо „4“ уписује се: „4;3“, у колони 8 „Број извршилаца“ број „1“ замењује се бројем „2“, остали услови остају непромењени.

Члан 2.

Овај правилник ступа на снагу даном доношења.

Члан 3.

Овај правилник објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.


ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутин Милошевић
Милан Нововић

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5451-968**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) 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), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

**О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе**

1. Превознику „АТМ ВГ“ DOO NOVI BEOGRAD додељују се на коришћење ad hoc трасе возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/947 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом б. Уговора.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Превозник „АТМ ВГ“ DOO NOVI BEOGRAD и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/947 дана 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник „АТМ ВГ“ DOO NOVI BEOGRAD, је дана 16.4.2024. године поднео ad hoc захтеве за доделу траса возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване ad hoc трасе возова могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.


ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутин Милошевић
Милаш Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација сабраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Укупна маса (t)	Дужина воза (m)	Календар саобраћаја	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	79130	Лајковац - Нови Сад	дизел	485	25	9	20.4-24.4.2024.	19.350,38	
2.	79131	Нови Сад-Лајковац	дизел	485	69	50	21.4-25.4.2024.	20.047,16	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5454-968**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе

- 1. Железничком превознику „**Sinhron rail**” d.o.o., додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
- 2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 11. Уговора.
- 3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Железнички превозник „Sinhron rail” d.o.o. и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник „Sinhron rail” d.o.o. је дана 16.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу трасе воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.



ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутин Милошевић
Милан Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса састава (t)	Укупна маса (t)	Дужина воза (m)	Кал. саобр.	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	48897	(Товарник)- државна граница- Шид	електро	НЖ Cargo	120	1600	1720	450	18.4.- 22.4. 2024.	14.024,99	
		Шид-Рума	електро	441+645	179	1600	1779				

Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5455-968

На основу члана 81. Закона о буџетском систему („Службени гласник РС“, бр. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13-испр., 108/13, 142/14, 68/15-др.закон, 103/15, 99/16, 113/17, 95/18, 31/19, 72/19, 149/20, 118/2021, 138/2022, 118/2021-др. закон и 92/2023), члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), и члана 11. Правилника о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање, функционисање и извештавање о систему финансијског управљања и контроле у јавном сектору („Службени гласник РС“, број 89/19), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

О Д Л У К У

- 1. Усваја се Стратегија управљања ризицима Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд.
- 2. Стратегија из тачке 1. саставни је део ове одлуке.

3. Овом одлуком замењује се Одлука број: 4/2019-1591-367 од 12.7.2019. године.
4. Одлука ступа на снагу даном доношења.
5. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Правилником о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање и функционисање система финансијског управљања и контроле у јавном сектору („Службени гласник РС“, бр. 99/11, 106/13 и 89/19) дефинисано је да руководи-лац корисника јавних средстава усваја Стратегију управљања ризиком, која се ажурира сваке три године, као и у случају када се контролно окружење значајније измени.

Стратегија управљања ризицима представља стратешки документ који употпуњује даљи развој система ФУК и има за циљ да се у Друштву уведе пракса управљања ризицима и успостави оквир којим ће се и у будућем периоду развијати сам процес управљања.

Суштинска измена Стратегије у односу на претходну је иницирање формирања Комисије за управљање ризицима, која би радила у континуитету, а обавезе и активности комисије прецизираће се доношењем Пословника о раду комисије.

Скупштина Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд, је дана 2.4.2024. године донела Одлуку број: 5/2024-536-212 којом се овлашћује Одбор директора Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд да предузима све правне и фактичке радње у циљу несметаног обављања делатности.

На основу изнетог одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.

ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутин Милошевић
Милан Нововић

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5455-968**

**СТРАТЕГИЈА УПРАВЉАЊА РИЗИЦИМА
АКЦИОНАРСКОГ ДРУШТВА ЗА УПРАВЉАЊЕ
ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“, БЕОГРАД**

УВОД

Систем финансијског управљања и контроле (у даљем тексту: ФУК) представља свеобухватни систем интерних контрола који успоставља и за који је одговоран руководилац корисника јавних средстава, а којим се, управљајући ризицима, осигурава разумна увереност да ће се у остваривању циљева буџета и друга средства користити правилно, етично, економично, ефикасно и ефективно.

Развој система ФУК у јавном сектору у Републици Србији (у даљем тексту: РС), покренуо је и развој система управљања ризицима, наглашавајући његову важност, а прописан је одредбама Закона о буџетском систему („Службени гласник РС“, бр. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13–исправка, 108/13, 142/14, 68/2015 – др. закон, 103/15, 99/16, 113/17, 95/18, 31/19, 72/19, 149/20 и 118/21) и Правилником о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање, функционисање и извештавање о систему финансијског управљања и контроле у јавном сектору („Службени гласник РС“, бр. 89/19).

Управљање ризицима представља значајан део реформе јавне управе у РС и као такав обухвата примену ових правила и процеса у Друштву „Инфраструктура железница Србије“ а.д. Београд.

Стратегија управљања ризицима (у даљем тексту: Стратегија), представља стратешки документ Друштва који употпуњује даљи развој Друштва и има за циљ да се уведе пракса управљања ризицима и успоставе оквири којим ће се развијати пракса одговорног, ефикасног и ефективног управљања.

За успешну примену Стратегије, пре свега је потребно применити/следити све принципе управљања ризицима према којим систем управљања ризицима треба да: креира додатну вредност, буде интегрисан у све процесе Друштва и чини саставни део система за доношење одлука, експлицитно изрази и дефинише неизвесност догађања (вероватноћу остваривања ризичног догађаја), буде систематичан и структуриран, као и да се базира на релевантним информацијама, да одговара – буде примерен Друштву, узме у обзир људски фактор, буде транспарентан, динамичан и расположив за промене, и доведе до континуираног побољшања управљања Друштвом.

Под успешним управљањем ризицима, подразумева се рад на јачању постојеће структуре управљања, како у процесу планирања и реализације циљева тако и у процесу доношења одлука, где је управљање ризицима потребно уградити као стандард тј. општеприхваћен концепт и саставни део управљања, који ће омогућити оптималније и рационалније коришћење јавних средстава.

Овом Стратегијом прописује се процес идентификовања ризика, процена идентификованих ризика, рангирање, као и активности које треба предузети како би се ефекти ризика (укупна изложеност ризику) ублажили. Такође, Стратегијом се дефинише и линија одговорности запослених у процесу управљања ризицима тј. ко све учествује у процесу управљања, начину извештавања о евидентираним ризицима и њиховом статусу.

1. СВРХА И ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ

Стратегију као документ који описује процес који Друштво, као и сви организациони делови унутар Друштва, успостављају ради управљања ризицима доноси Одбор директора Друштва. Стратегија представља методолошки оквир за начин и правац увођења процеса управљања ризицима унутар Друштва, али и његово праћење, односно постављање оквира за увођење праксе управљања ризицима као неопходног елемента доброг управљања, унутар којег ће сви организациони делови развијати управљање ризицима у складу са својим надлежностима и одговорностима.

За обављање оперативних послова образује се радна група (у даљем тексту РГ), која ће за свој рад одговорати руководиоцу одговорном за увођење и развој система ФУК и генералном директору Друштва. РГ има задатак да организационо успостави концепт за увођење и развој система финансијског управљања и контроле као свеобухватни систем интерних контрола, који се спроводи политикама, процедурама и активностима, а који ће обезбедити разумно уверавање и предуслове да ће се циљеви Друштва остварит кроз: пословање у складу са прописима, унутрашњим актима и уговорима, реалност и интегритет финансијских и пословних извештаја, добро финансијско управљање и заштиту средстава и података.

Поступак идентификовања, процене ризика, дефинисање мера за избегавање или ублажавање ефекта ризика на циљеве, утврђивања одговорних особа у том поступку, као и одређивање рокова за предузимање адекватних мера, представља разраду Стратегије кроз документ Регистар ризика.

Носилац израде Стратегије је генерални директор Друштва, односно Комисија за ризике којој су поверена овлашћења од стране генералног директора за праћење и ажурирање Стратегије.

Преносом овлашћења за увођење и развој система ФУК, генерални директор се не ослобађа одговорности за увођење и развој система ФУК. На основу члана 81. Закона о буџетском систему („Службени гласник РС“, бр. 54/09, 73/10,

101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13–исправка, 108/13, 142/14, 68/2015 – др. закон, 103/15, 99/16, 113/17, 95/18, 31/19, 72/19, 149/20 и 118/21), члана 24. Статута Акционарског Друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктуре железница Србије“ Београд („Службени гласник РС“ бр 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“ број 14/17), чланова 6 и 11 Правилника о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање, функционисање и извештавање о систему финансијског управљања и контроле у јавном сектору („Службени гласник РС“, бр. 89/19), Одбор директора „Инфраструктура железница Србије“ а.д. је на седници одржаној 12.4.2024. године донео Одлуку број: 4/2024-5437-967 о именовану руководиоца одговорног за финансијско управљање и контролу. Овом одлуком предвиђено је и оснивање радне групе у циљу обављања оперативних послова на увођењу и развоју система финансијског управљања и контроле. Овом одлуком замењена је Одлука број: 4/2021-2491-547 од 29.1.2021. године.

Битно је нагласити да процес развоја система ФУК и процес управљања ризицима је обавезујући за све организационе јединице и све запослене у складу са додељеним овлашћењима и одговорностима прописаних Правилником о организацији и систематизацији послова Друштва.

Руководиоци свих организационих јединица су дужни да све запослене под директном надлежношћу упознају са процесом управљања ризицима и да обезбеде да запослени постану свесни комплексности процеса успостављања и развоја система ФУК као и одговорности које се односе на активности пословања и управљања ризицима у свом домену.

Финансијско управљање и контрола (у даљем тексту ФУК) представља законску обавезу регулисану претходно наведеном регулативом, а Друштво „Инфраструктура железница Србије“ а.д. одговорно, темељно и систематски спроводи све њене дефинисане принципе. Ова стратегија представља значајно квалитативно унапређен документ у односу на усвојену Стратегију из 2019. године, што недвосмислено указује о развоју свести, колективне и појединачне одговорности у примени и управљању ризицима, узимајући у обзир све релевантне факторе и предвиђајући све оне који могу утицати на квалитет обављања делатности Друштва.

Сврха Стратегије је да побољша, унапреди и олакша остваривање стратешких циљева и мисије Друштва кроз управљање претњама и коришћењем шанси, односно кроз стварање окружења које доприноси већем квалитету и резултатима свих активности, на свим нивоима управљања.

С тим у вези важно је истаћи да је Друштво изложено бројним ризицима који се могу односити на:

- све оно што може штетити угледу Друштва и смањити поверење јавности;
- неекономично, неефикасно и неефективно управљање јавним средствима;
- непоуздано извештавање;
- неспособност деловања на промењене околности или неспособност управљања у промењеним околностима на начин који спречава или смањује неповољне утицаје за реализацију циљева.

Циљ Стратегије је да се кроз методолошки оквир створе услови за олакшан процес идентификовања и процену идентификованих ризика, како би одговорно лице донело исправну одлуку који је најбољи начин поступања са ризицима. Препоручено решење је увођење одговарајућих интерних контрола ради минимизирања појављивања ризика или минимизирања ефекта деловања ризика у будућем периоду, и то кроз:

- креирање Регистра ризика (Регистар оперативних и Регистар стратешких ризика), у којима ће сви ризици са којима се суочава Друштво бити идентификовани и процењени, а који утичу на остваривање стратешких и оперативних циљева и мисија Друштва ;
- рангирање свих ризика у погледу могућег појављивања (вероватноћа јављања ризика) и очекиваног утицаја на циљеве и пословне процесе;
- расподелу јасних улога, одговорности и дужности за поступање са ризиком;
- преглед усклађености са законима и регулативом, укључујући редовно извештавање о ефикасности система интерних контрола ради ублажавања ефекта ризика;
- подизање нивоа свести о принципима и користима укључености у процес управљања ризицима и посвећености запослених везано за контролу ризика;
- извештавање о ризицима.

Одговорност према процесу на системски и одговоран начин свакако представља циљ Друштва, а огледа се у дугорочном усмерењу руководства да се Стратегијом дефинише природа самог процеса, укаже на важност Стратегије за Друштво, изврши упознавање запослених са целокупним процесом, дефинишу кључни индикатори управљања ризицима који су у вези са корпоративним индикаторима Друштва, обезбеде неопходни ресурси за имплементацију система управљања ризицима, и обезбеди потпуна усаглашеност са законском регулативом која регулише ову материју.

Суштина је да управљање ризицима постане саставни део већ постојећих пословних процеса, стратешког и пословног планирања, као и процеса управљања променама. Неопходно је, већ у фази дефинисања система за управљање ризицима указати на ресурсе и инфраструктуру који су неопходни за имплементацију.

2. ПРАВНИ ОСНОВ

Стратегија развоја интерне финансијске контроле у јавном сектору, представља план за даљи развој свеобухватног и ефикасног система интерне финансијске контроле у јавном сектору који ће осигурати добро управљање и заштиту јавних средстава, без обзира на њихове изворе, као и усклађивање са захтевима из Поглавља 32: Финансијски надзор – за потребе преговора о приступању Србије у Европску унију.

Развој интерне финансијске контроле у јавном сектору, предвидео је и **развој идентификовања и управљања ризицима**. Централна јединица за хармонизацију при Министарству финансија је, у том смислу, израдила и одговарајуће подзаконске акте којим су ближе описана питања од значаја за развој система ФУК, а у складу са одредбама Закона о буџетском систему („Сл. гласник РС“, бр. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13-испр., 108/13, 142/14, 68/15-др. закон,

103/15, 99/16, 113/17, 95/18, 31/19, 72/19, 149/20 и 118/21). Овим законом, у члану 81. став 2, прописани су елементи финансијског управљања и контроле, и то:

1. Контролно окружење;
2. Управљање ризицима;
3. Контролне активности;
4. Информисање и комуникација и
5. Праћење и процена система.

Управљање ризицима успоставља се и развија на темељима „COSO“ оквира који представља интегрисани оквир интерне контроле који је дефинисала Комисија спонзорских организација (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), као једна од компоненти финансијског управљања и контроле.

„COSO“ оквир у том смислу садржи осам међусобно повезаних компоненти: (1) унутрашње окружење, (2) постављање циљева, (3) утврђивање ризика и прилика, (4) процену ризика, (5) одговор на ризик, (6) контролне активности, (7) информације и комуникације и (8) праћење.

3. ДЕФИНИЦИЈЕ

Ризик је било који догађај, активност или пропуст који би се могао догодити и неповољно утицати на постизање стратешких и оперативних циљева Друштва. Поред тога, и пропуштене прилике се такође сматрају ризиком.

Управљање ризицима је целокупан процес утврђивања, процењивања и праћења ризика, узимајући у обзир циљеве Друштва и предузимање потребних радњи у циљу смањења ризика, а у оквиру поштовања принципа ФУК.

Идентификовање ризика је процес утврђивања догађаја и одређивање кључних ризика који могу угрозити остварење циљева Друштва.

Опис ризика представља процес јасне формулације односно описивања утврђених ризика, узимајући у обзир главни узрок ризика и потенцијалне последице ризика односно утицај на циљеве и активности.

Процена ризика је поступак којим се на систематичан начин обавља процена утицаја који ризик има на остваривање циљева и одређује вероватноћа настанка ризика.

Ублажавањетрегирањеризика подразумева активности које се предузимају у циљу смањивања вероватноће настанака ризика, ублажавања негативних последица које је ризик изазвао или обоје што подразумева успостављање одговарајућих контролних активности односно процедура.

Праћење ризика је део фазе управљања ризицима у којој се проверава да ли у пракси функционишу предложене контролне активности, и да ли исте спречавају, односно ублажавају ефекат деловања ризика на циљеве. Такође, поред наведеног, праћење омогућава и идентификовање новонасталих ризика као и ризика који су нестали или имају мањи ефекат деловања на циљеве током процеса пословања.

Инхерентни ризик је ниво ризика у случају непостојања контроле и активности које ублажавају ризик.

Резидуални ризик је ризик који остаје након што руководство предузме радње за смањење последица и вероватноће неповољног догађаја, укључујући контролне активности у смислу реаговања тј. одговора на ризик.

Регистар ризика је преглед идентификованих ризика, процене ризика по критеријуму утицаја који има на остваривање циљева и вероватноће појављивања, потребних активности, односно контрола које ће смањити последице деловања ризика, особа задужених за спровођење конкретних активности, као и рокова за њихово извршење. То је интерни документ Друштва. У том смислу потребно је разликовати Регистар оперативних ризика организационих делова Друштва као и Регистар стратешких ризика Друштва.

4. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА РИЗИЦИМА

Да би се успоставио адекватан систем и процес управљања ризицима у Друштву, на предлог именованог Руководиоца за увођење и развој система ФУК, формира се **Комисија за ризике** као стручно и оперативно тело Одбора директора чији је основни задатак да дефинише, спроводи и прати активности координације у вези са функционисањем система управљања ризицима у Друштву.

У циљу извршавања задатка Комисија за ризике има следеће задатке и обавезе:

1. води рачуна да је Друштво правилно идентификовало и проценило све ризике са којим се сусреће у пословању;
2. води рачуна да је успостављен систем управљања ризицима који на адекватан начин може да одговори на идентификоване ризике;
3. формира стратешке, стручне и оперативне документе из области управљања ризицима;
4. формира планове за процесе управљања ризицима, упутства за запослене и пружа стручну подршку запосленима у Друштву у вези са свим елементима управљања и контроле ризика;
5. разматра предложене политике, процедуре и контролне активности које се користе за идентификацију, процену и управљање ризицима у Друштву;
6. разматра и врши оцену успостављених програма, процедура и контролних активности којима се управља ризицима у Друштву. („алати“ за управљање ризицима).

Да би се осигурало одрживо управљање ризицима, Друштво преко Комисије за ризике периодично мери прогрес у односу на план, прегледа оквира, политику и план, сходно променама у контролном окружењу и извештава о ризицима. Процес управљања ризиком је директно повезан са оквиром који је усвојен од стране Друштва и садржи следеће активности:

1. Комуникација и консултације, са свим заинтересованим странама, како интерним, тако и екстерним, у свим фазама процеса управљања ризиком. Потребно је формирање тимова у оквиру сектора Друштва који ће бити одговорни у

одређеним областима, развој плана комуникације, поштовање успостављеног система контроле, обезбеђење информација у идентификацији ризика и дефинисање одговарајућег контекста. Радни тимови представљају оперативне тимове који су формиран и одлуком Комисије за ризике, а који у оквиру својих сектора и мањих организационих јединица а у складу са формално задатим обавезама, раде на спровођењу Стратегије.

2. Утврђивање елемената модела који подразумевају основне параметре, области примене и критеријуме за процену ризика. Препоручује се подела на екстерне (културни, политички, законски, финансијски, економски, интернационални, национални, регионални и др.) и интерне елементе модела (токови информација, процеси одлучивања, знање и способности запослених, стандарди, циљеви, стратегија организације и сл.).

3. Процена ризика је свеобухватни процес, који укључује идентификацију ризика - проналажење извора ризика, околности настајања и потенцијалне последице, анализу ризика која подразумева квантификовану меру вероватноће нежељеног догађаја, штете коју тај догађај изазива и евалуацију ризика која пружа подршку адекватном одлучивању о минимизацији ризика.

4. Елиминација (минимизација) ризика као процес подразумева скуп свих мера, процедура и поступака усмерених ка отклањању или контролисању узрока могућег нежељеног догађаја и ограничавању његових последица по пословни процес. У овој фази учествује највише руководство.

5. Активности у процесу управљања ризиком треба да буду следљиве и документоване. Записи (извештаји, записници са састанака, итд.) обезбеђују базу за побољшање метода, алата, као и целокупног процеса. Одлуке наведене у појединим записима, треба да послуже као основ за инвестирање, редукцију трошкова, реструктурирање, унапређење пословне политике према свим заинтересованим странама.

Руководиоци на различитим нивоима управљања, у складу са додељеним овлашћењима и одговорностима, одговорни су за испуњавање циљева у оквиру својих надлежности и за управљање ризицима. Такође, руководиоци свих организационих делова именују се за координаторе за ризике који, између осталог, идентификују ризике и ажурирају регистре ризика (приликом промене прописа, нове систематизације радних места, нових сазнања за отклањање ризика и вероватноће за појаву истих и сл.).

Општи модел управљања ризицима подразумева:

1. Идентификацију ризика
2. Анализу и процену ризика
3. Реаговање на ризик – поступање по ризицима
4. Праћење и извештавање о ризицима

Графички приказ управљања ризицима:



4.1. Идентификација ризика

На основу утврђених циљева, разматрају се догађаји који могу угрозити њихово остварење и предузимају одређене радње за управљање ризицима. Зато је важно да циљеви буду јасни, мерљиви, достижни, реални и временски одређени.

Циљеви се могу поделити на:

- а) стратешке циљеве и
- б) оперативне циљеве.

а) Стратешки циљеве

На основу циљева дефинисаних у Дугорочном и средњорочном плану пословне стратегије и развоја за период 2017-2027. године, као и започетог корпоративног реструктурирања железнице, одређени су основни циљеви Друштва:

- успостављање оптималне структуре пословања,
- повећање интерне ефикасности,
- оптимизација трошкова,
- спровођење активности у циљу успостављања принципа тржишног пословања,
- подизање квалитета инфраструктуре кроз реализацију плана инвестиција,
- повећање профитабилности,
- спровођење активности у циљу успостављања 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.

Друштво и Влада Републике Србије су 2016. године закључили Уговор којим се уређују међусобна права и обавезе управљача инфраструктуре и Владе. Кључне активности Друштва су усмерене на достизање циљева које овај уговор прописује, а то су:

- управљање јавном железничком инфраструктуром на економичан, поуздан и безбедан начин,
- повећање конкурентности железничког саобраћаја уз отварање тржишта железничких услуга уз транспарентан и равноправан приступ инфраструктури,
- остварење циљева дефинисаних Националним програмом железничке инфраструктуре,
- обезбеђење средстава неопходних за несметано обављање делатности у складу са Законом,
- омогућавање оптималног коришћења расположивих капацитета, као и
- стварање основа за даљи развој јавне железничке инфраструктуре у Републици Србији.

Кључне активности за достизање циљева Друштва су: повећање конкурентности железничког саобраћаја у Републици Србији у односу на друге видове саобраћаја, оптимално искоришћавање расположивих капацитета железничке инфраструктуре узимајући у обзир потребе свих корисника или потенцијалних корисника, омогућавање несметаног функционисања тржишта железничких услуга путем транспарентног и равноправног приступа јавној железничкој инфраструктури свим заинтересованим корисницима, обезбеђење економичног и рационалног коришћења средстава, у циљу смањења трошкова и повећања продуктивности инфраструктуре и постепеног повећавања ефикасности и продуктивности свог пословања, одржавање равнотеже између прихода и расхода у смислу повећавања оперативне и финансијске ефикасности железничке инфраструктуре, као и обезбеђење средстава буџета Републике Србије неопходних за несметано обављање делатности у погледу финансирања разлике прихода од накнада за коришћење инфраструктуре, у складу са Законом о железници („Сл. гласник РС“, бр. 41/18). У складу са тим дефинисани су кључни показатељи учинака (у даљем тексту КПУ).

Имајући у виду наведене кључне показатеље учинка, а у вези са стратешким и оперативним циљевима Друштва, и сврхом саме Стратегије, Друштво је у обавези да:

- утврдити ризике на свим нивоима, како стратешким тако и оперативним и у свим планским документима - доношењем регистра ризика;
- настојати да управљање ризицима постане саставни део процеса планирања и доношења одлука и тако постане управљачки документ за остваривање постављених циљева;
- обезбедити да све активности и са њима повезани финансијски издаци буду обухваћени програмом пословања Друштва у складу са програмским буџетом РС;
- избегавати активности које носе ризик од штетног публицитета или друге штете које могу утицати на углед Друштва, као и да се управљањем ризицима омогући предвиђање неповољних околности које би могле спречити остварење циљева Друштва;
- настојати да створи организациону структуру која, као таква, неће стварати одбојност према ризицима, али и да
- омогући да сви руководиоци и запослени који доносе одлуке или учествују у њиховој припреми, буду свесни одговорности и имају јасна сазнања да ће активности око управљања ризицима, резултирати у корист Друштва кроз остварење постављених циљева.

б) Оперативни циљеве

Оперативни циљеви су у погледу временског рока, краткорочни и уједно и специфични, али изведени из стратешких циљева, који су садржани у годишњим плановима активности организационих делова. Наведене циљеве утврђује генерални директор, извршни директори и менаџери са руководиоцима унутрашњих организационих делова, директорима који руководе секторима/центрима. У складу с тим, и за ове циљеве потребно је идентификовати одговарајуће ризике и одредити адекватне мере за ублажавање или отклањање ризика, како би се ублажила или елиминисала могућност да оперативни ризики постану стратешки.

Праћење ризика у оквиру организационих делова од стране руководиоца унутрашњих организационих делова, је најбољи механизам управљања ризицима на оперативном нивоу. Регистар оперативних ризика, који доноси Одбор директора представља значајан интерни документ у процесу управљања ризицима и почетни корак за даљи наставак и изразу Регистра стратешких ризика.

Након што су јасно постављени циљеви Друштва, а како би се осигурало њихово достизање, идентификују се

ризици који могу бити претња њиховом остварењу. Идентификација ризика представља процес уочавања ризика или пропуштених шанси које би спречиле остварење јасно постављених циљева Друштва.

У Друштву су, за процес контроле идентификованих ризика и правовремено ажурирање документације од стране координатора за ризике организационих јединица, одговорни чланови Комисије за ризике као и Одбор директора Друштва сходно законској регулативи, а у складу са динамиком појављивања ризика или потребом за њихово ажурирање и редефинисање.

Најчешће методе тј. технике које организације користе за идентификовање ризика су:

- **набацивање идеја (brainstorming)** – оформљена група кључних запослених која отворено дискутује и утврђује ризике за свој делокруг рада;

- **коришћење контролних листа (check lists)** – заправо представља унапред припремљен списак ризика, па се у складу с тим сваки ризик разматра у односу на претходно утврђену листу. Ову листу би требало редовно прегледати како би се обезбедила њихова релевантност;

- **раније искуство** – по овој методи се ризици идентификују на основу знања и искуства запослених и ранијих информација које поседују везано за ризике. У том смислу, Друштво има Регистар оперативних ризика који може послужити као контролна листа и базна основа за даље праћење постојећих и идентификацију нових ризика, као и за њихово ревидирање у погледу вероватноће јављања и степена утицаја;

- **процена ризика од стране носиоца активности** – ово је приступ према којем сваки ниво и део организације анализира своје активности и пружа свој допринос у тзв. “дијагнози” ризика са којом се суочава. Ово се може извести путем документованог приступа (утврђени упитници) али је често продуктивније уколико се организују радионице. Посебна предност овог приступа јесте да се ризици озбиљније схватају када их идентификују сами носиоци пословног процеса.

Имајући у виду досадашњи развој у области система ФУК и његове компоненте тј. управљање ризицима, у Друштву се успоставља пракса везана за идентификацију ризика као комбинација свих поменутих метода. У складу с тим, Комисија за ризике на састанцима дискутује и договара се о свим активностима и формира планска документа неопходна за спровођење и унапређење процеса управљања ризицима у Друштву.

С обзиром на то, да процес управљања ризицима треба да постане саставни део стратешког и оперативног планирања, потребно је обухватити све ризике који би се могли догодити, због унутрашњих или спољашњих фактора, а који утичу на успешно остварење циљева.

Да би се олакшало препознавање ризика као и да би се осигурала покривеност свих подручја ризика, користити се подела на пет главних група ризика, коју између осталог користи Европска комисија, и то:

а) Екстерно – спољно окружење, као на пример:

- ризици макро окружења (геополитички, економски, природне катастрофе и слично);
- политичке одлуке и приоритети изван Друштва (Влада, Европска комисија и слично);
- спољни партнери (грађани, други корисници буџетских средстава, консултанти, медији и слично).

б) Планирање, процеси и систем

- политике (укључујући и интерне политике и одлуке), стратегије (нпр. фискална стратегија), планови (нпр. финансијски планови);
- оперативни процеси (начин организовања пословног процеса, опис процеса);
- финансијски процеси и додела финансијских средстава;
- ИТ и остали системи подршке.

в) Запослени и организација

- структура запослених и њихова компетентност;
- етика и понашање организације („тон с врха“, могућност преваре и проневере финансијских средстава, сукоб интереса и слично);
- интерна организација (начин управљања, подела улога и одговорности, делегирање итд.);
- сигурност запослених, објеката и опреме.

г) Законитост и исправност

- јасна дефинисаност закона, усклађеност постојећих закона, прописа и правила и поштовања истих.

д) Комуникација и информације

- методе и канали комуникације, тј. тачна, јасна и двосмерна линија комуницирања и преноса података;
- квалитетна и правовремена информисаност.

Оваква подела ризика обухвата како интерно тако и екстерно окружење и представља алат који се употребљава у фази утврђивања ризика, узимајући у обзир све аспекте ризика и сва потенцијална подручја ризика.

4.2 Анализа и процена ризика

Након што се утврде, ризици се процењују како би могли да се рангирају и у складу са тим, се утврђују приоритети и олакшава начин доношења одлука о оним ризицима на које се треба усмерити односно који имају најинтензивнији ефекат деловања на циљеве.

Ризици се процењују са становишта утицаја који имају на остварење циљева и са становишта вероватноће појављивања.

Процена утицаја обухвата процену значаја последице ако се ризик оствари, тј. процењује се какве би могле бити последице ако се ризик оствари. Утицај се бодује оценама од један (1) до пет (5), где оцена 1 значи да ће тај догађај имати мали утицај, док највиша оцена 5 значи да ће догађај имати велики утицај на остваривање циљева Друштва. Овде се може дати и описна процена утицаја, па тако утицај може бити врло низак, низак, средњи, висок и врло висок.

Из процене утицаја и вероватноће појављивања ризика произилази процена укупне изложености ризику (интензитет деловања ризика), која је потребна како би се утврдили приоритети, односно најзначајнији ризици којима треба управљати.

Укупна изложеност ризику, добија се множењем бодова утицаја са бодовима вероватноће. Тако се, ризик са највећим утицајем (5) и највећом вероватноћом појављивања (5), може проценити са највише двадесетпет (25) бодова.

Облик процене ризика, огледа се кроз матрицу тј. дијаграм унакрсног деловања утицаја и вероватноће појављивања ризика који је дат у наставку кроз такозвану „семафор матрицу“:

УТИЦАЈ	ВРЛО ВИСОК (5)	5	10	15	20	25
	ВИСОК (4)	4	8	12	16	20
	СРЕДЊИ (3)	3	6	9	12	15
	НИЗАК (2)	2	4	6	8	10
	ВРЛО НИЗАК (1)	1	2	3	4	5
ИНТЕНЗИТЕТ РИЗИКА (УТИЦАЈ * ВЕРОВАТНОЋА)	ВРЛО НИСКА (1)	НИСКА (2)	СРЕДЊА (3)	ВИСОКА (4)	ВРЛО ВИСОКА (5)	
	ВЕРОВАТНОЋА					

„Зелени ризици“ су ризици ниског интензитета деловања. Они се крећу у границама 1, 2, 3, 4 и 5 (нпр: висока вероватноћа 4 и врло низак утицај 1, као и врло висок утицај 5 и врло ниска вероватноћа).

„Жуте ризике“ треба надзирати и управљати њима све до довођења до зелене боје, ако је могуће. Они се крећу у границама 6, 8 и 9 (нпр: средња вероватноћа 3 и средњи утицај 3).

„Црвени ризици“ су оцењени са највишим оценама (10,12,15,16,20 и 25) захтевају тренутну акцију, а то су ризици са

великом вероватноћом појављивања и високим утицајем на остварење циљева, или је вероватноћа појављивања висока, а утицај средњи односно обрнуто.

Дакле, оцена 20 или 25 подразумева сигурну појаву ризика са веома озбиљним утицајем, док је оцена 1, најмања вероватноћа појаве ризика са малим утицајем. У наставку је дато објашњење вероватноће и утицаја:

4.3. Рангирање утицаја

Бр. вредн.	Категорија	Могуће последице
1	Врло низак	Нема утицаја
2	Низак Негативан исход због ризика или изгубљених прилика који вероватно неће имати трајни или значајан утицај на оперативне и стратешке циљеве и углед или успешност Друштва.	<ul style="list-style-type: none"> • Мање од <0.5% финансијског утицаја на укупни обрт • Нема регулаторних последица • Мањи негативан публицитет
3	Средњи Негативан исход због ризика или изгубљених прилика који ће имати значајан утицај на оперативне и стратешке циљеве Друштва, али се њиме може управљати без већих последица у средњорочном периоду.	<ul style="list-style-type: none"> • Финансијски губитак до 2% од укупног обрта у свакој години • Ограничени регулаторни проблеми • Негативан публицитет у локалној области или неком аспекту пружања услуга
4	Висок Негативан исход због ризика или изгубљене прилике који има значајан утицај који захтева велике напоре да би се њиме управљало и да би се решио у средњорочном периоду, али не прети опстанку Друштва у средњорочном периоду.	<ul style="list-style-type: none"> • Финансијски губитак преко 2% од укупног обрта у једној години • Неопходно је избалансирати велики програм штедње захтева у средњорочном периоду • Значајни регулаторни проблеми
5	Врло висок Негативан исход због ризика или изгубљених прилика који уколико се не реши у средњорочном периоду прети опстанку Друштва.	<ul style="list-style-type: none"> • Финансијски губитак (или губитак потенцијалног финансијског вишка) преко 2% од обрта више година заредом • Значајне регулаторне последице • Велике негативне санкције – затворен главни део организације

4.4. Рангирање вероватноће

Бројчана вредност	Категорија	Вероватноћа
1	Врло ниска	2% вероватноће да ће се нешто догодити
2	Ниска	5% вероватноће да ће се нешто догодити
3	Средња	10% вероватноће да ће се нешто догодити
4	Висока	20% вероватноће да ће се нешто догодити
5	Врло висока	50% вероватноће да ће се нешто догодити

Из процене утицаја и вероватноће произилази процена укупне изложености ризику, која је потребна како би се утврдили приоритети, односно најзначајнији ризици којима треба управљати. **Укупна изложеност ризику добија се множењем бодова за утицај са бодовима за вероватноћу (где се ризик са највећим утицајем и највећом вероватноћом, које бодујемо оценом пет, може проценити са највише двадесетпет бодова).** Укупна изложеност ризику може бити незнатна (оцена 1, 2), ниска (оцена 3, 4, 5), средња (оцена 6, 8, 9), висока (10, 12, 15, 16) и критична (20, 25). Будући да један ризик може утицати на неколико подручја унутар организације, разматрани фактор ризика запослени посебно процењује за различита подручја и бодује према утицају ризика и вероватноћи појаве ризика за свако опажено подручје ризика.

4.5. Степен ризика

Бројчана вредност ризика	Квалитативни опис ризика
1, 2	Незнатан
3, 4, 5	Низак
6, 8, 9	Средњи
10, 12, 15, 16	Висок
20, 25	Критичан

Друштво ризик сматра критичним, ако је оцењен највишом оценом (20 или 25), и то у следећим случајевима:

- ако представља директну претњу успешном освајању циљева или завршетку програма/пројекта/активности;
- ако ће проузроковати знатну штету организационим деловима или Друштву, грађанима, Влади или суфинансијерима (пројекти финансирани из ино-средстава);
- ако ће за последицу имати кршење закона и других прописа;
- ако ће за последицу имати значајне финансијске губитке;
- ако се доводи у питање сигурност запослених и имовине Друштва;
- ако озбиљно утиче на углед Друштва
- ако озбиљно утиче на здравље и безбедност људи и животне средине.

4.6. Реаговање на ризик (поступање по ризику)

Сврха решавања ризика јесте да се неизвесност и потенцијална опасност од појаве ризика преокрене у корист Друштва, путем искоришћавања прилика и елиминисања претњи које утичу на остварење циљева. Свака радња коју Друштво предузме са циљем да реши одређени ризик, представља део онога што је познато као „интерна контрола“.

У овој фази, разликују се две врсте ризика:

- **Инхерентни ризик** – је ризик или низ ризика са којима се суочава Друштво, не узимајући у обзир успостављене контроле и факторе који ублажавају ризик. Ови ризици се генеришу због уобичајних околности, а могу бити интерни или екстерни;

- **Резидуални ризик** – је ризик након предузимања постојећих контрола које ублажавају ризик. Дакле, након предузимања одређених радњи, ризик и даље постоји. То је резидуални ризик, односно ризик који се може уклонити.

Вероватноћа и утицај ризика смањује се избором адекватног одговора на ризик. Одлука о одговору на ризик, зависи од важности ризика као и о толеранцији и ставу према ризику.

У наставку се наводе аспекти поступања по ризицима:

а) Толерисање – Представља један од одговора на ризик, када се ризик прихвата и толерише без предузимања било каквих радњи. Чак и ако ризик није подношљив, способност да се нешто уради у погледу одређених ризика може бити ограничена, односно трошкови предузимања било каквих радњи могу бити већи од потенцијалне користи која се тиме може добити;

б) Третирање (решавање) – Највећи број ризика решава се на овај начин. Сврха третирања јесте да се, иако ће се одређене активности наставити са ризиком, предузму радње (контрола) у циљу ограничавања ризика на прихватљив ниво;

в) Трансфер (пренос) – Најбољи одговор за неке ризике јесте да се пренесу на треће лице. Ово се ради путем конвенционалног осигурања, или финансијском надокнадом трећем лицу које ће преузети ризик на други начин. Ова опција је нарочито добра за умањивање финансијских ризика или ризика по имовину;

г) Коришћење прилика – Ова опција није алтернатива за претходно наведене, већ представља опцију коју треба размотрити увек када се толерише, преноси или третира одређени ризик. Односи се на ситуацију када истовремено са умањивањем одређених претњи, постоји прилика да се искористи неки позитиван утицај (нпр. уколико је улагање већег износа капиталних инвестиција у велики пројекат ризично, треба преиспитати да ли постоје релевантне контроле, које су довољно добре да оправдају повећавање тог износа, како би се остварила још већа корист). Горе наведено се односи и на ситуације које са собом не носе претњу, већ само позитивне прилике;

д) Прекид – неке ризике је могуће решавати или свести на прихватљив ниво, само уколико се одређена активност прекине. Ова опција се користи ретко, јер може бити озбиљно ограничење да се резултати неопходни за грађане и остваре.

Из изнетог, а на основу члана 7. Правилника о заједничким критеријумима и стандардима за успостављање, функционисање и извештавање о систему ФУК у јавном сектору, **контролне активности** темеље се на писаним процедурама и начелима, поступцима и другим мерама које се успостављају ради остваривања циљева Друштва кроз смањење ризика до прихватљивог нивоа.

Подела контролних активности у Друштву је следећа:

- **Превентивне контроле** – осмишљене да спречавају појаву неефикасности, грешака односно неправилности. Ове контроле не могу да гарантују да се контролисани фактор неће појавити, али умањују вероватноћу његовог појављивања. Пример ове контроле је везаност за поделу дужности и овлашћења.

- **Детекционе контроле** – Ове контроле се активирају након одређеног догађаја и не могу пружити апсолутну сигурност, али могу да умање ризик од нежељених последица будући да омогућавају предузимање корективних активности.

- **Директивне контроле** – усмеравају одређени процес у жељеном смеру, односно осигуравају остварење циља који се жели постићи. Примери ових контрола јесу јасна дефиниција политика, постављање специфичних циљева као и адекватна обука и одговарајућа структура кадрова, и

- **Корективне контроле** – осмишљене су да исправљају уочене грешке или непожељне догађаје. Пример ових контрола је креирање планова за случај непредвиђених ситуација или обликовање уговорних обавеза којима се омогућује поврат више плаћених износа.

При одабиру контроле, важно је да успостављена контрола буде сразмерна ризику и да трошкови контроле не премашују добијене користи.

4.7. Праћење и извештавање о ризицима

Управљање ризицима, представља континуиран процес који укључује праћење утврђених ризика како би се благовремено уочиле све промене везане за ризике (нпр. појава нових ризика и могућих прилика које се јављају уз ризике).

Стратегијом су дефинисане све активности како би се осигурало да су сви ризици повезани са циљевима као и да су сви ризици узети у обзир при утврђивању и ажурирању ризика. У том смислу, сви запослени (руководиоци на свим нивоима и њихови извршиоци), треба континуирано да разматрају питања везана за ризике са којима се суочавају у свом послу.

Циљ наведеног је размена информација о начину решавања ризика, где се кроз редовне извештаје и годишње анализирање најчесталијих ризика, долази до остваривања циљева Друштва.

Такође, начин комуникације и размена информација о утврђеним ризицима на свим нивоима и међу свим запосленима обухвата и одговарајући систем праћења и извештавања о ризицима Друштва, и то на следећи начин:

I. Након што су одређени стратешки циљеви и кључни процеси са којима ће се они постићи, а затим утврђени и процењени ризици који могу угрозити постизање циљева, али и дате мере за исте, одређују се носиоци истих описаних пословних процеса који ће се бринути о одвијању процеса на предвиђен начин (руководиоци ужих организационих делова Сектора или центара). Дакле, носиоци пословних процеса (одговорна лица пословних процеса) задужени су и за праћење остваривања циљева и управљање најважнијим ризицима из своје области;

II. Одржавање редовних састанака – вертикална и хоризонтална комуникација (на кварталном, полугодишњем и годишњем нивоу), руководећег кадра на вишем нивоу, Комисије за ризике и координатора за ризике организационих делова у саставу Друштва, односно кад год се према процени, наиђе на изузетно значајан ризик, ради доношења одлуке о мерама за смањивање изложености ризику, о роковима и лицима који ће бити одговорни за извршавање потребних радњи, као и због евентуалне потребе мењања и ажурирања података у Регистру оперативних и Регистру стратешких ризика;

III. Такође, на састанцима треба анализирати и дискутовати у којој мери су предузете радње биле ефикасне, разматрати процене утицаја и вероватноће након што су радње у вези третирања предузете, одредити да ли су потребне даље акције ради достизања прихватљивог нивоа ризика;

IV. Најмање једном годишње, или ако се за то укаже потреба и чешће, координатори за ризике свих организационих делова у саставу Друштва у обавези су да израђују извештаје о управљању ризицима и достављају их Комисији за ризике у циљу благовременог праћења и контроле управљања ризицима у Друштву;

V. Чланови Комисије за ризике припремају Годишњи извештај о стању у области управљања ризицима, а којим се осигурава упознатост о ризицима односно дељење сазнања о ризицима и резултатима. Годишњи извештај се подноси генералном директору.

5. УЛОГА, ОВЛАШЋЕЊА И ОДГОВОРНОСТИ

5.1 Носиоци ризика

За сваки ризик који захтева мере ублажавања, одређује се носиоц ризика, односно лице у оквиру сваког организационог дела Друштва, које преузима одговорност за праћење мера, као одговора на ризик. Носилац ризика мора бити непосредно укључен у све активности у вези са ризиком, укључујући праћење и покретање одређених мера у случају даљег повећавања степена ризика. Носилац ризика је руководиоца сваког организационог дела у саставу Друштва.

Поступак управљања ризиком подразумева посвећеност и учешће свих запослених у Друштву. Када се неко од запослених суочи са новим ризиком, о томе треба увек да обавести координаторе за ризике, попуњавањем обрасца за утврђивање, процену и обавештавање о ризику (Прилог 1) који даље обавештава и подноси образац РГ. Подношење овог обрасца треба да буде део активности запослених на свим нивоима одговорности у организацији.

5.2. Овлашћења и одговорности

Одбора директора Друштва:

- именује руководиоца, заменика руководиоца одговорног за увођење и развој система ФУК и координатора РГ у Друштву;

- за обављање стручних и оперативних послова на увођење и развој система ФУК образује се РГ, која ће за свој рад одговарати Одбору директора и генералном директору.

- на предлог именованог Руководиоца за увођење и развој система ФУК а у циљу системског и правовременог управљања ризицима, именује **Комисију за ризике** као стручно и оперативно тело Одбора директора чији је основни задатак да дефинише, спроводи и прати активности координације у вези са функционисањем система управљања ризицима у Друштву.

Генерални директор треба да:

- осигура највиши ниво одговорности и подршку за управљање ризицима;

- усвоји Стратегију управљања ризицима у Друштву.

Комисија за ризике у обављању поверених послова треба да :

- разматра иницијални нацрт политике управљања ризицима у Друштву и доставља га Одбору директора;

- доставља Одбору директора предлоге у вези са утврђеним нивоом склоности ка ризику, толеранцији према ризику, при чему узима у обзир тренутну пословну и финансијску позицију Друштва, макроекономске услове у држави, услове у пословном окружењу и релевантну регулативу;

- прати текућу изложеност Друштва ризицима, разматра могуће измене политика и процедура управљања ризицима и доставља конкретне предлоге на разматрање Одбору директора;

- разматра целокупни процес процене ризика у Друштву и примену усвојених мера и методологија за процену ризика и по потреби предлаже измене и допуне у процесу процене ризика;

- припрема предлог стандарда за благовремено и тачно праћење великих изложености ризику и кључних ризика са којима се Друштво суочава, и доставља га на разматрање Одбору директора на усвајање;

- разматра способност Друштва да идентификује и управља новоидентификованим типовима ризика;

- припрема извештај за одбор директора о броју евидентираних ризика, начину управљања ризицима, и осталим појединостима из конкретних ситуација у оквиру Друштва;

- разматра предлог Профила ризика Друштва и доставља га Одбору директора на усвајање;

- разматра предложене стратешке трансакције и нове пословне иницијативе са циљем процене ризика које такве одлуке генеришу;

- разматра извештаје о налазима и резултатима периодичних процена система управљања ризицима;

- разматра процедуре којима се откривају могуће преваре и процедуре за борбу против корупције;

- усваја ивештаје о евиденцији и управљању ризицима, који непосредни руководиоци ужих организационих јединица достављају Комисији за ризике;

- обавља и друге послове из домена управљања ризицима које јој повери Одбор директора.

Руководиоци ужих организационих делова Друштва треба да:

- осигурају свакодневно управљање и одлучивање о ризицима у својим областима и процесима рада;

- подносе извештај комисији за ризике у форми обрасца за евиденцију ризика, као и обрасца за управљање ризиком; осигурају да се управљање ризицима у зони њихове одговорности спроводи у складу са Стратегијом управљања ризицима и инструкцијама координатора;

- подстичу запослене и да их оспособљавају за препознавање ризика који су претња њиховим активностима;

- утврђују нове методе рада и да буду иновативни како би се уједно и систем ФУК развијао.

Сви запослени у Друштву треба да:

- користе смернице за управљање ризицима које су добили од руководиоца, са циљем побољшања ефикасности рада;

- сваки нови ризик или неодговарајуће постојеће контроле ризика пријаве координатору за ризике или свом непосредном руководиоцу.

Организациона јединица Интерне ревизије треба да:

- процењује адекватност и ефективност контролних механизма у односу на ризик;

- укаже на ризике, односно на нежељене догађаје који се могу десити као последица неадекватних и неефикасних интерних контрола;

- даје препоруке и смернице за континуирано побољшање интерних контрола и увођење нових.

6. АЖУРИРАЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

Стратегија се од стране Комисије за ризике ажурира по потреби, а најмање једном у три године као и у случајевима када се контролно окружење значајније измени, при чему контроле које служе за свођење ризика на прихватљив ниво морају бити анализирани и ажурирани најмање једном годишње.

На састанцима Комисије за ризике ће се анализирати потребе за ажурирањем Стратегије или се ажурирање може извршити по налогу генералног директора или руководиоца Комисије за ризике.

7. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Стратегију објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“ и на интернет страници Друштва.

8. ПРИЛОЗИ**ПРИЛОГ 1: Образац за евиденцију ризика****ПРИЛОГ 2: Образац за управљање ризиком****ПРИЛОГ 3 : Регистар оперативних ризика****ПРИЛОГ 4 : Регистар стратешких ризика**

Евиденција ризика

"ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" а.д.						
Организациона јединица:		Пословни процес:				
Шифра организационе јединице:		Шифра процеса :				
Циљ пословног процеса:						
Ризик	Носилац	Утицај – Вероватноћа	Потребне радње	Ко	Датум	Датум следеће провере

Припрема	Контролише	Одобрава
Име и презиме		
Потпис		
Датум		

Управљање ризиком

"ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" а.д.			
Организациона јединица:		Шифра процеса:	
Шифра организационе јединице:		Верзија:	
Руководилац организационе јединице:			
Циљ пословног процеса :			
Опис ризика:			
Узрок ризика:			
Последица ризика:			
Процена ризика – Инхерентни ризик			
Утицај	Рангирање		
Разлози:			
Вероватноћа	Рангирање		
Разлози:			

Решавање ризика			
Апетит за ризиком		Незнатан Низак Средњи Висок Критичан	
Прихватљив	Толерисати- нису потребне даље радње	Неприхватљив	Решавати ризик-видети ниже
Средство за решавање ризика		Третирати, пренети или избегавати	
Контролне активности или друге радње које треба предузети			
Процена ризика – Резидуални ризик (након контролних активности)			
Утицај	Рангирање		
Вероватноћа	Рангирање		
Планирање за случај непредвиђених ситуација (шта ако се ризик материјализује)			
Радње које треба предузети:			
Праћење ризика			
Носилац ризика:		Одговоран (коме)	
Индикатори ризика:			
Индикатор		Извор	Учесталост
Контрола			Датум
Образац попунио			
Образац ажурирао			
Образац ажурирао			

Вероватноћа		Утицај – штетна последица				
		Врло низак	Низак	Средњи	Висок	Врло висок
		1	2	3	4	5
Врло висока	5					
Висока	4					
Средња	3					
Ниска	2					
Врло ниска	1					

Бројчана вредност ризика	Квалитативни опис ризика
1, 2	Незнатан
3, 4, 5	Низак
6, 8, 9	Средњи
10, 12, 15, 16	Висок
20, 25	Критичан

Регистар оперативних ризика

"ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" а.д.									
Организациона јединица:		Пословни процес:							
Шифра организационе јединице:		Верзија							
"ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" а.д.									
Шифра процеса:	Циљ пословног процеса	Подручје пословања (где се појављује ризик)	Кратак опис ризика (главни узрок ризика и потенцијалне последице)	Инherentни ниво ризика			Одговор на ризик:	Рок за извршење планираних радњи	Одговорна особа
				Утицај	Безбедноћа	Укупно	- третирати - пренеги - толерисати - избежавати		
Припрема				Контролише			Одобрава		
Име и презиме									
Потпис									
Датум									

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 17.4.2024. године)
Број: 4/2024-5456-968**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) 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), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 17.4.2024. године, донео

**О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе**

1. Железничком превознику „Sinchron rail” d.o.o., додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 12. Уговора.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Железнички превозник „Sinchron rail” d.o.o. и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник „Sinchron rail” d.o.o. је дана 17.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу трасе воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.


 ОДБОР ДИРЕКТОРА
 Милутин Милошевић
 Милан Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса састава (t)	Укупна маса (t)	Дужина воза (m)	Календар саобраћаја	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	58972	Смедереве-Нови Сад ранжирна	електро	461	120	800	920	500	18.4.-22.4.2024.	67.459,11	
		Нови Сад ранжирна-Суботица теретна	дизел	645	99	800	899				

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 22.4.2024. године)
Број: 4/2024-5465-969**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 22.4.2024. године, донео

**О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе**

- Железничком превознику **РИМК доо Димитровград**, додељују се на коришћење ad hoc трасе возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
- Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/933 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 23. Уговора.
- Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Железнички превозник РИМК доо Димитровград и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/933 дана 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник РИМК доо Димитровград, је дана 18.4.2024. године поднео ad hoc захтеве за доделу траса возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване ad hoc трасе возова могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.


 ОДБОР ДИРЕКТОРА
 Милутин Милошевић
 Милан Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса саст. (t)	Укупна маса (t)	Дуж. воза (m)	Кал. саобр.	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	48898	Ниш ранжирна-Младеновац-Београд ранжирна-Остружница-Шид	дизел	1141+1141	2x80	1850	2010	550	22.4.-26.4.2024.	117.153,99	контејнери-НСС, превозни пут према одредбама ИЖС телеграма НР бр. 146f од 15.12.2023. и бр. 277 од 27.12.2023. организација саобраћаја у београдском чвору
		Шид-државна граница-(Tovarnik)	електро	лок. ENNA	89	1850	1939				
2.	48896	Ниш ранжирна-Младеновац-Београд ранжирна-Остружница-Шид	дизел	1141+1141	2x80	1850	2010	550	27.4.-1.5.2024.	117.153,99	
		Шид-државна граница-(Tovarnik)	електро	лок. ENNA	89	1850	1939				

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 22.4.2024. године)
Број: 4/2024-5466-969**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 22.4.2024. године, донео

**О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе**

1. Железничком превознику „Sinhron rail“ d.o.o., додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 13. Уговора.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Железнички превозник „Sinhron rail“ d.o.o. и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/935 од 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник „Sinhron rail“ d.o.o. је дана 18.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу трасе воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом војње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред војње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса састава (t)	Укупна маса (t)	Дуж. воза (m)	Кал. саобр.	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	48894	Рума- Шид	електро	441	80	500	580	450	23.4 -27.4. 2024.	8.198,83	
		Шид- државна граница- (Tovarnik)	електро	НŽ Cargo	120	500	620				

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 22.4.2024. године)
Број: 4/2024-5467-969**

На основу члана 19. став 5. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18 и 62/23) и члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 22.4.2024. године, донео

О Д Л У К У
о додели ad hoc трасе


1. Железничком превознику **S RAIL DOO**, додељује се на коришћење ad hoc траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Ова одлука је саставни део Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре број: 1/2023-1/939 од 16.11.2023. године и сматра се Анексом 7. Уговора.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Железнички превозник S RAIL DOO и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су закључили Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре који се примењује у периоду од 10.12.2023. године до 14.12.2024. године, а који је код управљача јавне железничке инфраструктуре заведен под бројем 1/2023-1/939 од 16.11.2023. године.

Након закључења предметног Уговора, превозник S RAIL DOO, је дана 21.4.2024. године поднео ad hoc захтев за доделу трасе воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану ad hoc трасу воза могуће доделити превознику у складу са Редом војње 2023/2024 и Изјавом о мрежи за ред војње за 2024. годину, као и да су испуњени услови прописани чланом 19. став 5. Закона о железници, одлучено је као у диспозитиву ове одлуке.

 **ОДБОР ДИРЕКТОРА**
Милутин Милошевић
Милан Нововић

Прилог 1

Р. бр.	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија вучног возила	Маса в.в. (t)	Маса састава (t)	Укупна маса (t)	Дужина воза (m)	Календар саобраћаја	Цена трасе [РСД]	Напомене
1.	58974	Сталаћ-Крушевац	дизел	661	112	1900	2012	535	23.4.-27.4.2024.	2.955,83	

Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 22.4.2024. године)
Број: 4/2024-5468-969

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд („Службени гласник РС” бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије”, број 14/17), члана 10. став 2. и члана 282. став 7. Саобраћајног правилника („Службени гласник РС”, бр. 34/22 и 107/22), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је, на седници одржаној 22.4.2024. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Упутство за употребу уређаја за полуаутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у км 5+727 („Радицац”) на прузи Смедерево – Распутница Језава – Радицац – Мала Крсна.
2. Упутство из тачке 1. је саставни део ове одлуке.
3. Ова одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Ово упутство се објављује у Службеном гласнику „Железнице Србије”.

О б р а з л о ж е њ е

У циљу повећања нивоа безбедности друмског и железничког саобраћаја на месту укрштања локалне друмске саобраћајнице насеља Радицац у нивоу са регионалном пругом Смедерево – Распутница Језава – Радицац – Мала Крсна предузете су мере за подизање нивоа осигурања на путном прелазу у км 5+727 („Радицац”).

На предметном путном прелазу извршени су радови на уградњи аутоматског уређаја за обезбеђење саобраћаја са путопрелазним полубраницима, светлосном и звучном друмском сигнализацијом и са контролним светлосним сигналимa из смера станице Смедерево. Из смера станице Радинац путни прелаз активира ручно отправник возова, тастером на станичној поставници, а искључивање уређаја се врши помоћу удвојених искључних уређаја. Такође, постоји и могућност руковања уређајем путног прелаза на лицу места.

У циљу обезбеђења услова за уредно функционисање овог уређаја постоји потреба да се изради, објави и примењује ово упутство, те је одлучено као у диспозитиву.



**„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 22.4.2024. године)
Број: 4/2024-5468-969**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд („Службени гласник РС”, бр. 60/15 и 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије”, број 14/17), члана 10. став 2. и члана 282. став 7. Саобраћајног правилника („Службени гласник РС”, бр. 34/22 и 107/22), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је, на седници одржаној 22.4.2024. године, донео

**У П У Т С Т В О
за употребу уређаја за полуаутоматско обезбеђење саобраћаја
на путном прелазу у km 5+727 („Радинац”) на прузи
Смедерево – распутница Језава – Радинац - Мала Крсна**

**1. Уводне одредбе
Уводне напомене
Члан 1.**

У km 5+727 регионалне пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна на отвореној прузи између службених места Смедерево и Радинац, на месту укрштања локалног пута насеља Радинац са пругом у нивоу, у циљу подизања нивоа осигурања уграђен је електронски уређај за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу.

Пре подизања нивоа осигурања овај путни прелаз је био обезбеђен механичким уређајем са браницима који су се постављали на лицу места од стране чувара путног прелаза и саобраћајним знацима друмске сигнализације.

Новоуграђени уређај путног прелаза је са путопрелазним полубраницима, светлосном и звучном друмском сигнализацијом и са контролним светлосним сигналом из смера станице Смедерево, укључује се и искључује аутоматски од стране воза. Из смера станице Радинац активирање уређаја је ручно путем тастера са станичне поставнице који је уграђен у просторији отправника возова, искључење се врши аутоматски од стране воза. Такође, постоји и могућност руковања уређајем путног прелаза на лицу места. Путни прелаз је у зависности са излазним сигналимa.

У циљу обезбеђења услова за уредно функционисање овог уређаја и безбедно организовање саобраћаја возова постоји потреба да се изради, објави и примењује ово упутство.

**Предмет упутства
Члан 2.**

Овим упутством се даје опис и прописује редован начин употребе аутоматског уређаја са контролним сигналимa за обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 5+727 („Радинац”) пруге пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна, на отвореној прузи између службених места Смедерево и Радинац.

Овим упутством прописује се и начин обезбеђења саобраћаја на путном прелазу у условима сметњи или кварова на неком од елемената уређаја путног прелаза, као и посебни начини обезбеђења саобраћаја на путном прелазу у појединим случајевима и посебним условима.

**Подручје примене
Члан 3.**

Ово упутство је интерни акт „Инфраструктура железнице Србије” а.д. који се примењује на делу пруге Смедерево - Радинац као делу пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна која припада јавној железничкој инфраструктури којом управља „Инфраструктура железнице Србије” а.д.

Ово упутство се односи на ограничени део инфраструктурних капацитета јавне железничке инфраструктуре и примењује се у домену регулисања и обезбеђења саобраћаја возова и кретања пружних возила и маневарских састава на међустаничном растојању Смедерево - Радинац.

Опште одредбе

Члан 4.

Овим упутством морају бити снабдевени запослени на радним местима:

- отправник возова у станицама: Радинац и Смедерево,
- шеф станице: Радинац и Смедерево
- старији диспечер у Одељењу за оперативне послове Пожаревац,
- шеф ОЦ за СП Пожаревац,
- саобраћајни контролор у ОЦ за СП Пожаревац,
- шеф пружне деонице Смедерево – Мала Крсна,
- шеф деонице за одржавање сигнално-сигурносних уређаја Мала Крсна,
- шеф деонице за одржавање телекомуникационих постројења Београд,
- шеф Секције за одржавање пруге Пожаревац,
- шеф Секције за електротехничке послове Београд.

Овим упутством морају бити снабдевене организационе јединице:

- станице: Смедерево и Радинац,
- Одељење за оперативне послове Пожаревац,
- ОЦ за СП Пожаревац,
- Секција за одржавање пруге Пожаревац,
- Секција за електротехничке послове Београд,
- Сектор за саобраћајне послове,
- Сектор за грађевинске послове,
- Сектор за електротехничке послове,
- Центар за унутрашњу контролу.

Ово упутство је прилог пословних редова станица Радинац и Смедерево.

Ни једним прописом, па ни овим упутством, не могу се предвидети сви могући случајеви који могу настати и за њих прописати поступци, те је неопходно да сваки запослени поступа у складу са одредбама општих саобраћајно-техничких прописа и одредбама овог упутства, односно да учини оно што је у интересу безбедности саобраћаја возова и друмских возила и пешака у зони путног прелаза у km 5+727 на отвореној прузи међустаничног растојања Смедерево - Радинац.

2. Техничко - експлоатационе карактеристике уређаја путног прелаза

Основни подаци о уређају путног прелаза

Члан 5.

У складу са одредбама члана 10. став 2. алинеја 3) Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 89/16) обезбеђење саобраћаја на путном прелазу који се налази у km 5+727 („Радинац”) на отвореној прузи између службених места Смедерево и Радинац на прузи Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна врши се аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу.

Ширина друмске саобраћајнице на месту укрштања са пругом износи 6m, а угао укрштања пруге и пута је 90°. На самом преласку преко пруге коловозна конструкција је пресвучена слојем асфалта на делу преко коловоза.

На делу пруге где се налази путни прелаз пруга је електрифицирана и једноколосечна.

У односу на суседна службена места путни прелаз у km 5+727 („Радинац”) пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна удаљен је:

- у смеру према почетку пруге 5.670 m од станице Смедерево која се налази у km 0+057,
- у смеру према крају пруге 1.464 m од станице Радинац која се налази у km 7+191.

На отвореној прузи међустаничног растојања Смедерево - Радинац путни прелаз у km 5+727 се, у односу на суседне путне прелазе, налази:

- у смеру према станици Смедерево на удаљености од 650 m у односу на путни прелаз у km 5+077 који је обезбеђен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности,
- у смеру према станици Радинац нема путних прелаза после прелаза у km 5+727.

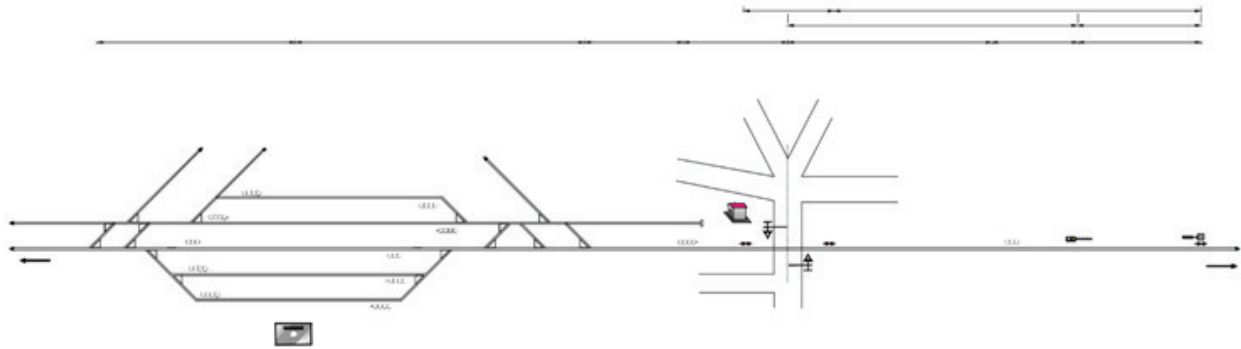
Према пројекту највећа допуштена брзина на међустаничном растојању на којем се налази овај путни прелаз је 100 km/h.

Изведеним радовима на подизању нивоа осигурања путни прелаз у km 5+727 је осигуран аутоматским уређајем са контролним сигналимa и укључно-искључним елементима, сходно одредбама члана 28. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје („Службени гласник РС”, број 118/21).

Аутоматски уређај путног прелаза са контролним сигналимa је електронски уређај типа RLC23 са сензорима точка ZK24-2 и уређајем бројача осовина BO23 као укључно/искључним тачкама, произвођача Altpro из Републике Хрватске,

намењен за путне прелазе преко једног колосека.

Путни прелаз је опремљен са два полубраника који затварају по једну коловозну траку са обе стране друмске саобраћајнице и са четири светлосна путопрелазна сигнала са јакозвучним звоном са обе стране прелаза на друмској саобраћајници, како је приказано на слици 1.



Слика 1:

Шематски приказ путног прелаза у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна

Непосредно испред путног прелаза уграђени су сензори К1 и К31 из смера станице Смедерево и К32 из смера станице Радинац.

Из смера станице Смедерево укључење и искључење уређаја путног прелаза врши се аутоматски, преласком воза (пружног возила или маневарског састава) преко укључних, односно искључних елемената, а из смера станице Радинац укључење се врши ручно путем тастера са станичне поставнице и искључење се врши аутоматски, а постоји и могућност непосредног руковања уређајем путног прелаза на лицу места.

У станици Смедерево не постоји никаква контрола функционисања уређаја за обезбеђење саобраћаја на путном прелазу, док у станици Радинац постоји контрола помоћу показивача и тастера на станичној поставници. Особље станице Радинац које учествује у регулисању саобраћаја возова рукује и врши непосредан надзор над радом овог уређаја, Особље станице Смедерево које учествује у регулисању саобраћаја возова не рукује и не врши надзор над радом овог уређаја, него се обезбеђење саобраћаја врши аутоматски од стране воза, а контрола исправности уређаја врши се само путем контролних светлосних сигнала.

Спољна постројења и уређаје путног прелаза чине:

- контролни светлосни сигнали,
- светлосна вертикална сигнализација друмског саобраћаја (путни сигнали) са јакочујним звоном којим се врши упозоравање учесника у друмском саобраћају,
- поставне справе са путопрелазним полубраницима којима се забрањује прелаз преко пруге у време када је уређај путног прелаза укључен,
- укључни и искључни елементи,
- остала опрема којом се повезују сви спољни елементи у функционисању уређаја путног прелаза.

Овај уређај путног прелаза обухвата и унутрашње електронске уређаје који су смештени у типском контејнеру који се налази у km 5+739 са десне стране пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна

Напајање уређаја путног прелаза изведено је двојачко:

- из електродистрибутивне мреже са постојећег Разводног НН ормана из станице Радинац,
- из АКУ батерија од 24V DC номиналног напона у складу са електронским уређајем осигурања путног прелаза RLC23, чији капацитет ће бити довољан да омогући аутономан рад комплетног уређаја у минималном временском периоду од 8 часова.

Путни прелаз ће бити опремљен телефоном који ће користити постојећу телекомуникациону мрежу.

Путни прелаз је опремљен видео надзором локалног нивоа који је у функцији накнадне провере понашања учесника друмског и железничког саобраћаја у зони путног прелаза. Видео надзор чине три камере – на посебним стубовима постављеним са леве и десне стране пруге постављена је по једна камера, супротно усмерене тако да једна снима рад путног сигнала PS1 и полубраника PB1, а друга рад путног сигнала PS2 и полубраника PB2, док је трећа камера постављена на специјални стуб који је монтиран на кров кућице путног прелаза, са задатком снимања свих догађаја у центру путног прелаза. У кућици путног прелаза смештен је мрежни видео снимач NVR (Network Video Recorder) минималног меморијског капацитета за складиштење квалитетног видео записа у претходном и континуираном временском периоду од минимум 30 дана са три камере.

На подручју путног прелаза изведено је и спољње осветљење. Осветљење је извршено LED светиљкама на два стуба висине 6m са обе стране прелаза.

За одржавање друмске саобраћајне сигнализације у зони путног прелаза у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна одговоран је управљач пута – „Дирекција за изградњу општине Смедерево“.

Спољни уређаји путног прелаза Контролни светлосни сигнали

Члан 6.

Контролни светлосни сигнал аутоматског уређаја за обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна уграђен је:

- контролни сигнал KC1 у km 4+957 за смер вожње Смедерево → Радинац на удаљености од 770m испред путног прелаза,

Контролни светлосни сигнали, сходно одредбама члана 134. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС”, број 51/20), могу показивати један од сигналних знакова:

- сигнални знак 55: „Уређај на путном прелазу у квару”,
- сигнални знак 56: „Уређај на путном прелазу исправан”.

Стубови контролних сигнала изведени су са косим црно-белим пругама једнаких ширина у складу са одредбама члана 132. став 4. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи.

Редовно, када је уређај путног прелаза искључен, контролни сигнали показују сигнални знак 55: „Уређај на путном прелазу у квару”, а у време када је уређај путног прелаза укључен и исправан да би се извршило обезбеђење саобраћаја контролни сигнали показују сигнални знак 56: „Уређај на путном прелазу исправан”.

Друмски светлосни сигнали и јакочујно звоно

Члан 7.

На путном прелазу у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна са десне стране пута за сваки смер вожње друмских возила, у близини поставних справа за путопрелазне полубранике, уграђени су друмски светлосни сигнали који имају једну црвену и једну жуту светлост, једна поред друге у вертикалној или хоризонталној оси у облику семафора. Овом уређају придодато је и јакочујно звоно.

Светиљке на друмским светлосним сигналимa су редовно, када је уређај путног прелаза искључен, мрачне (неосветљене), а сво време када је уређај путног прелаза укључен (укључење уређаја почиње почетком предзвоњења и траје до доласка путопрелазних полубраника у крајњи горњи положај). Ако је укључена црвена светлост забрањен је пролаз друмских возила, а ако је укључена жута светлост, могу да прођу, али само у случају када не могу безбедно да се зауставе.

Друмски светлосни сигнали када су укључени, показују саобраћајни знак VI-9 у складу са одредбама члана 81 Правилника о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС”, бр. 85/17 и 14/21). Овим саобраћајним знаком учесницима у друмском саобраћају најављује се приближавање воза прелазу пута преко железничке пруге у истом нивоу, спуштање путопрелазних полубраника или означава да су путопрелазни полубраници у спуштеном положају.

Јакочујно звоно се укључује са укључењем уређаја путног прелаза (почетак процеса предзвоњења) и остаје укључено све до доласка путопрелазних полубраника у крајњи доњи контролисани положај којим се обезбеђује железнички саобраћај на путном прелазу, односно којим се забрањује прелазак друмских возила преко пруге.

Путопрелазни полубраници са поставним справама

Члан 8.

На путном прелазу у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна са десне стране пута за сваки смер вожње друмских возила, тако да су врхови спуштених полубраника удаљени од колосека 3,5 m, уграђене су електропоставне справа са путопрелазним полубраницима који имају два крајња контролисана положаја:

- подигнути (вертикални) путопрелазни полубраници дозвољавају саобраћај друмских возила преко путног прелаза (дозвољен прелаз друмских возила),
- спуштени (хоризонтални) путопрелазни полубраници забрањују саобраћај друмских возила преко путног прелаза (забрањен прелаз друмских возила).

У складу са одредбама члана 84. став 2. Правилника о саобраћајној сигнализацији путопрелазни полубраници опремљени су трепћућим црвеним светлостима које се налазе на крајевима путопрелазних полубраника и које светле црвеном трепћућом светлошћу када је уређај путног прелаза укључен. У време када је уређај путног прелаза искључен црвене светлости на путопрелазним полубраницима не светле.

Путопрелазни полубраници опремљени су и катадиоптерима црвене боје како би у ноћним условима и условима смањене видљивости били лакше уочљиви.

Мотка полубраника има пререзиво место, чиме се погон полубраника штити од оштећења од друмских возила. Прелом полубраника мора да се јави на контролном делу уређаја као квар.

Са укључењем уређаја путног прелаза и по истеку времена предзвоњења које траје минимално 15 секунди, путопрелазни полубраници се спуштају (спуштање полубраника траје 10-14 секунди) при чему јакочујно звоно ради и даље. Када полубраници заузму крајњи доњи контролисани положај јакочујно звоно се искључује.

Како би од момента укључења уређаја путног прелаза (период предзвоњења) до момента почетка спуштања полубраника, друмско возило које се налази у зони путног прелаза безбедно могло да пређе преко прелаза, обавеза управљача пута је да, сходно одредбама члана 26 Правилника о саобраћајној сигнализацији постави знак изричитих наредби „најмања дозвољена брзина” (П-38).

Минимална брзина кретања друмских возила преко овог путног прелаза, односно најмања дозвољена брзина је 7 km/h. Овај сигнални знак се поставља са обе стране путног прелаза на растојању од 50 m од колосека.

Када је престала потреба за обезбеђењем саобраћаја на путном прелазу, односно када је и последња осовина воза, пружног возила или маневарског састава прешла преко искључних елемената, почиње поступак искључења уређаја путног прелаза тако што се путопрелазни полубраници подижу (подизање полубраника траје 5-7 секунди).

Укључни и искључни елементи путног прелаза

Члан 9.

Укључни уређаји су елементи који служе за аутоматско укључење уређаја путног прелаза и уграђени су:

- укључна тачка УТ за смер вожње Смедерево → Радинац уграђена је у km 4+677 и у тој стационажи уграђен је сигнални знак 57: „Укључна тачка, очекуј контролни сигнал”. Ова укључна тачка налази се на 280m испред контролног сигнала КС1, односно на 1.050 m испред путног прелаза,

У складу са одредбама члана 139. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи сигнални знак 57 приказује се правоугаоном црном таблом са четири бела ромба постављена један испод другог.

Искључни елементи уређаја путног прелаза служе за искључење уређаја.

Искључне тачке се налазе из:

- смера Смедерево → Радинац искључна тачка путног прелаза је сензор уграђен у km 5+739,

- смера Радинац → Смедерево искључна тачка путног прелаза је сензор уграђен у km 5+715 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна.

Укључни односно искључни елементи се активирају само преласком воза, маневарског састава односно пружног возила преко њих.

Локални постављач (ЛОБ)

Члан 10.

Када је потребно да се преко путног прелаза обави маневрисање више пута узастопно без преласка преко укључних тачака мора се користити локални постављач – тзв. ЛОБ кључ.

На кућици путног прелаза налази се посебно кућиште (опремљено цилиндричном бравом са кључем) које служи за смештање локалног постављача. Кључ кућишта цилиндричне браве се чува код дежурног отправника возова станице Радинац.

Локални постављач на месту путног прелаза има два крајња положаја и то:

- горњи (основни) положај у коме је локални постављач искључен и када су путопрелазни полубраници подигнути. Уређај путног прелаза је искључен и тада се не врши обезбеђење друмског саобраћаја. Пребацавањем ЛОБ кључа у доњи положај уређај путног прелаза се одмах укључује и уређајем путног прелаза се непрекидно врши обезбеђење саобраћаја на путном прелазу независно од кретања железничких возила;

- доњи (изведени) положај у коме је локални постављач активирањем, односно када је уређај на путном прелазу укључен и путопрелазни полубраници су спуштени јер врше обезбеђење друмског саобраћаја. Овај положај одређује да је уређај путног прелаза стално укључен и његово функционисање не зависи од кретања железничких возила већ се непрекидно врши обезбеђење саобраћаја. Пребацавањем ЛОБ кључа у горњи положај уређај путног прелаза се одмах искључује.

Уређај је укључен онолико дуго колико се ЛОБ кључ налази у изведеном положају. Враћањем ЛОБ кључа у основни положај уређај се искључује. У случају наилаaska воза на укључне елементе док је прелаз укључен ЛОБ кључем, уређај памти и потврђује ово укључење од стране воза, а уређај путног прелаза остаје укључен и после враћања ЛОБ кључа у основни положај, све до преласка воза преко искључних елемената.

Унутрашњи уређаји путног прелаза

Рачунар

Члан 11.

Управљање свим елементима путног прелаза врши се путем микропроцесорске управљачке платформе APIS-RLC као главне управљачке платформе. Обе управљачке платформе су изведене у конфигурацији „2 од 2” и састоје се од групе модула А и Б. Сви управљачки модули су смештени у управљачком орману RLC23 који се налази у кућици путног прелаза. Уређај има могућност протоколисања свих догађаја и команди везаних за рад путног прелаза (минимум 5000) записа.

Напојни уређај

Члан 12.

Редовно напајање уређаја путног прелаза врши се из дистрибутивне мреже са 230/400 V, 50Hz.

У случајевима нестанка напајања из дистрибутивне мреже, аутоматски се прелази на рад са АКУ батеријама номиналног напона 24V DC, које представљају помоћно напајање. Овакво напајање може трајати до 8 сати.

АКУ батерије су смештене у кућици путног прелаза са унутрашњим делом уређаја.

Овај уређај нема резервног напајања.

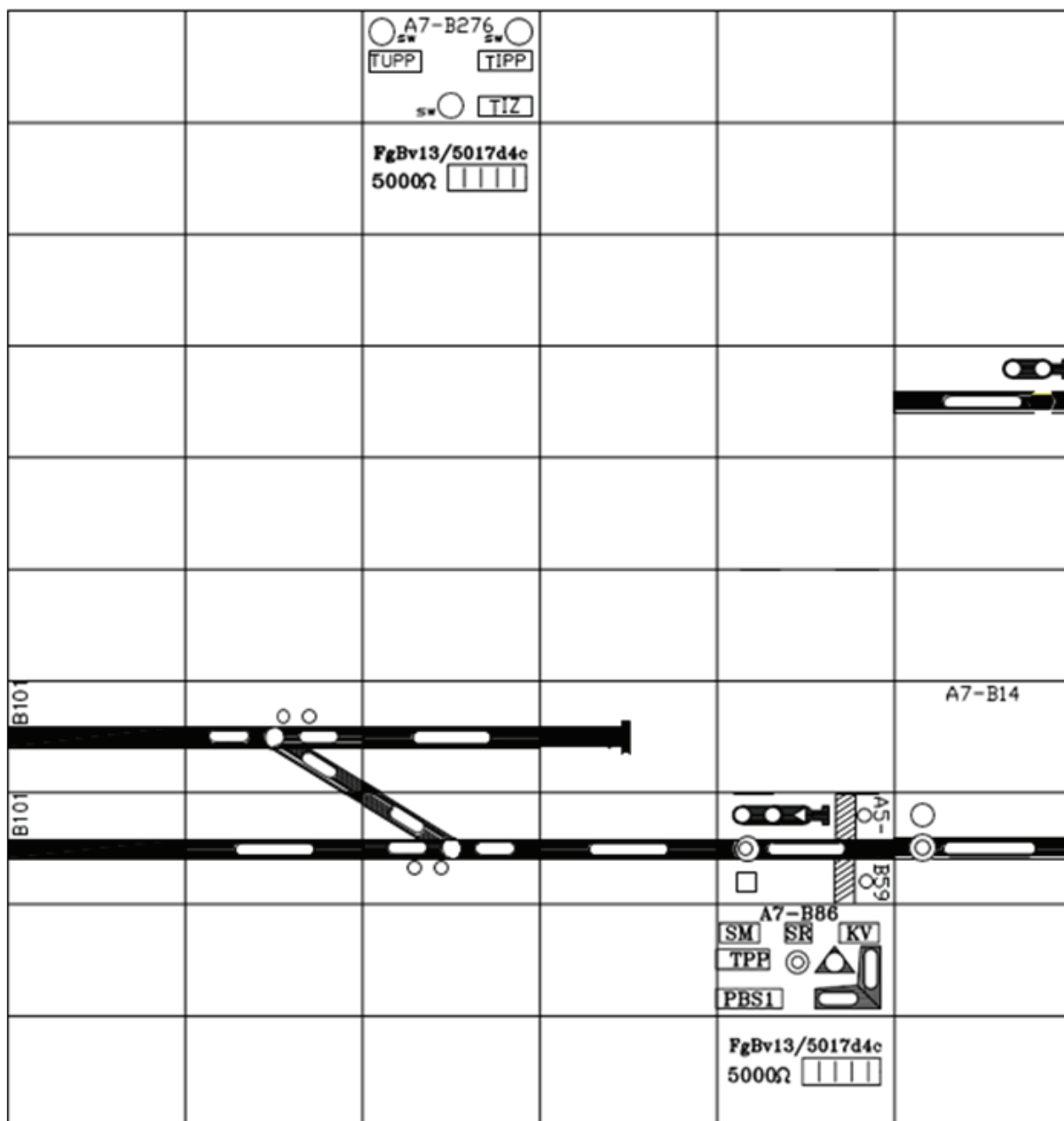
Поставница уређаја путног прелаза

Члан 13.

1. Тастери путног прелаза уграђени су у канцеларији отправника возова станице Радинац. На станичној поставници шематски је приказан пружни колосек, а појачаном црном линијом шематски је приказана друмска саобраћајница. На поставници се налазе:

- командни елементи изведени као тастери и бравица
- контролни елементи изведени као показивачи и бројачи

Шематски изглед поставнице уређаја путног прелаза приказан је на слици 1.



Слика 2: Шематски изглед поставнице путног прелаза у км 5+727

2. Командни елементи станичне поставнице су тастери, који се према намени деле на групне и појединачне. Групни тастери су они код којих је за давање команде неопходно да се истовремено притисне на два тастера, а појединачни тастери су они код којих је за давање команде потребно притиснути само тај тастер.

У групне тастере спадају:

TRP - тастер путног прелаза који се употребљава истовремено са тастером TUPP за укључење уређаја путног прелаза, односно истовремено са тастером TIPP за искључење уређаја путног прелаза

TUPP - тастер укључења уређаја путног прелаза који се употребљава истовремено са тастером TRP за укључење уређаја путног прелаза

TIPP - тастер искључења уређаја путног прелаза који се употребљава истовремено са тастером TRP за искључење уређаја путног прелаза.

Појединачни тастер је **TIZ** - **тастер искључења звона** аларма који се употребљава када треба искључити аларм који се јавља при настанку квара или сметње, при чему се искључује само аларм, а квар или сметња остају док се не отклоне.

Звучни аларм се јавља у следећим случајевима:

када је неки од тастера притиснут дуже од 5 секунди или је остао заглављен

када уређај путног прелаза из редовног стања пређе у стање сметње или квара.

У случају када дође до појаве квара, а уређај је претходно био у стању сметње не појављује се звучни аларм.

3. Контролни елементи на поставници уређаја путног прелаза изведени су као показивачи према следећем:

а) показивач стања друмских светлосних сигнала – изведен као округло окце у симболу друмског светлосног сигнала који показује стање према следећем:

таман (мрачан) показивач – на друмским светлосним сигнаlima се не показује никакав саобраћајни знак

црвена мирна светлост – црвене светлости на друмским светлосним сигнаlima светле наизменично у трептајима од по 60 промена у минути при чему се на свим сијалицама путних сигнала користе главна влакна

црвена трепћућа светлост – црвене светлости на друмским светлосним сигнаlima светле наизменично у трептајима од по 60 промена у минути при чему се на некој од сијалица на путним сигнаlima користи помоћно влакно.

б) показивач стања путопрелазних полубраника – изведен као округло окце у симболу путопрелазног полубраника који показује стање према следећем:

црвена мирна светлост – у правоугаоном показивачу полубраника који је паралелан са осом пута показује да је путопрелазни полубраник у горњем контролисаном положају када се дозвољава прелазак друмских возила преко пруге

жута мирна светлост – у правоугаоном показивачу полубраника који је паралелан са осом колосека показује да је путопрелазни полубраник у доњем контролисаном положају када се забрањује прелазак друмских возила преко пруге

тамни (мрачни) показивачи – у оба правоугаона показивача полубраника показује да путопрелазни полубраници нису у једном од контролисаних положаја односно да се спуштају према доњем контролисаном положају ако су претходно били подигнути, односно да се подижу према горњем контролисаном положају ако су претходно били спуштени.

в) показивач стања уређаја – изведен као три округла окца (“SR”, “SM” и “KV”) која показују стање уређаја путног прелаза (светли само једно) према следећем:

жута мирна светлост на показивачу “SR”- редовно стање уређаја путног прелаза, показује да је уређај путног прелаза у редовном стању односно стању пуне погонске исправности

жута мирна светлост на показивачу “SM”- уређај путног прелаза у стању сметње, показује да је уређај путног прелаза у стању делимичне неисправности која не угрожава његово безбедно функционисање, односно уређајем путног прелаза се на сигуран начин обезбеђује саобраћај на путном прелазу

црвена мирна светлост на показивачу “KV”- уређај путног прелаза у стању квара, показује да је уређај неисправан, те угрожава или онемогућује безбедно функционисање; уређајем путног прелаза се не може на редован начин вршити обезбеђење саобраћаја на путном прелазу већ се то мора чинити према одредбама Саобраћајног правилника

Контролни елементи на поставници уређаја путног прелаза изведени као бројачи су:

VIIP - бројач искључења уређаја путног прелаза, који аутоматски одброји један број код сваке дате команде за искључење уређаја путног прелаза употребом тастера TIPP и TRP. Притом одмах одскочи и види се цео број. Број који се види представља извршену команду и за његову употребу мора постојати правдање употребе

BKPP - бројач квара уређаја путног прелаза, изнад показивача стања уређаја “KV” који аутоматски одброји један број код сваког настанка квара уређаја путног прелаза. Притом број одскочи за половину када настане квар уређаја путног прелаза, а друга половина броја одскочи када је квар отклоњен. Број који се види представља отклоњени квар и у вези тог квара у Бележнику сметњи и кварова (B-11) мора постојати правдање за узрок настанка квара.

3. Руковање уређајем путног прелаза

Редовно функционисање уређаја

Члан 14.

Када воз саобраћа из станице Смедерево аутоматским уређајем путног прелаза у km 5+727 („Радианац”) пруге Смедерево – распутница Језава – Радианац – Мала Крсна редовно се не рукује. Уређај путног прелаза се укључује и искључује аутоматски - наиласком воза, маневарског састава или пружног возила на одговарајуће укључне и искључне елементе.

Укључење уређаја путног прелаза врши се наиласком воза (маневарског састава, пружног возила) на укључну тачку када се активира уређај путног прелаза, односно укључују се друмски светлосни сигнали и јакочујно звоно чиме почиње фаза предзвоњења. После фазе предзвоњења, која траје минимално 15 секунди, долази до аутоматског спуштања путопрелазних полубраника које траје 10 до 14 секунди.

Када је уређај на путном прелазу исправан, по проласку воза поред сигналног знака укључне тачке, контролни светлосни сигнал почиње да показује сигнални знак 56: „Уређај на путном прелазу исправан”, а када је уређај на путном прелазу неисправан контролни светлосни сигнал и даље показује сигнални знак 55: „Уређај на путном прелазу у квару”.

Наиласком на ове сигналне знаке машиновођа (возач пружног возила) поступа по сигналним знацима контролног светлосног сигнала.

У случају да се по преласку укључне тачке не изврши укључење уређаја путног прелаза због квара или због било ког другог разлога, контролни светлосни сигнал и даље показује сигнални знак 55: „Уређај на путном прелазу у квару”. У тим случајевима, у складу са одредбама члана 196. став 1. алинеја 5) Саобраћајног правилника путни прелаз се сматра необезбеђеним.

Машиновођа (возач пружног возила) је дужан да поступа на начин који је прописан за случај када саобраћај на путном прелазу није обезбеђен, тј. поступа према одредбама члана 196. став 3. Саобраћајног правилника 2 – машиновођа смањује брзину испред путног прелаза уз давање звучног сигналног знака „Пази” и зауставља воз испред путног прелаза. Пошто се машиновођа уверио да на путном прелазу нема учесника у друмском саобраћају, воз опрезно наставља вожњу све док вучно возило не пређе преко путног прелаза, а даље прописаном брзином.

О необезбеђеном путном прелазу опремљеним контролним сигнаlima машиновођа се не обавештава општим налогом, како је прописано одредбама члана 196. став 2. Саобраћајног правилника.

Када је уређај путног прелаза исправан и укључен, светлосни сигнали остају укључени све до наиласка воза на искључне елементе. По преласку воза (маневарског састава, пружног возила) преко искључних елемената почиње искључење уређаја путног прелаза, тако што се путопрелазни полубраници подижу (фаза подизања полубраника траје од 5 - 7 секунди) и када дођу у крајњи горњи положај путни сигнали се искључују чиме је уређај путног прелаза искључен.

Искључење уређаја биће извршено тек када све осовине воза (маневарског састава, пружног возила) пређу преко искључних елемената.

Уколико се у планираном времену (240 до 480 секунди по одредбама члана 25. став 7. Правилника о техничким условима за сигнално-сигурносне уређаје) од тренутка укључења уређаја путног прелаза (активирања укључне тачке) не оствари вожња воза (маневарског састава, пружног возила) преко путног прелаза, односно ако се не активирају искључни елементи, уређај путног прелаза се аутоматски искључује и прелази у стање квара.

Када воз саобраћа из станице Радинац отправник возова активира уређај путног прелаза тастерима TUPP и TRP и тек након индикације да је прелаз спуштен отправник возова може да формира пут вожње за излаз воза и тада се на излазном сигналу се показује сигнални знак за дозвољену вожњу. Када се активира уређај путног прелаза, односно укључују се друмски светлосни сигнали и јакочујно звоно чиме почиње фаза предзвоњења. После фазе предзвоњења, која траје минимално 15 секунди, долази до аутоматског спуштања путопрелазних полубраника које траје 10 до 14 секунди. Искључење уређаја биће извршено тек када све осовине воза (маневарског састава, пружног возила) пређу преко искључних елемената. О квару путног прелаза машиновођа се обавештава Општим налогом.

Посебни начини руковања

Члан 15.

Руковање уређајем путног прелаза могуће је и на лицу места путем локалног постављача (ЛОБ кључа) уграђеног у посебном кућишту смештеном на спољном зиду кућице путног прелаза. Кућиште локалног постављача опремљено је цилиндричном бравицом и редовно мора бити закључано.

Ормарић кућишта се закључава кључем са цилиндричном бравом, а кључ се налази пломбиран код отправника возова станице Радинац и свако његово узимање се евидентира у Саобраћајни дневник, што потписује дежурни отправник возова и радник који узима кључ. Евиденција обавезно мора да садржи и податке о датуму и времену као и о разлозима узимања кључа.

Руковање локалним постављачем дозвољено је само железничким радницима управљача инфраструктуре који су претходно оспособљени за руковање овим уређајем и који су дали изјаву да су оспособљени за самостално руковање уређајем.

Локалним постављачем (ЛОБ кључем) врши се укључивање и искључивање уређаја путног прелаза на лицу места. Редослед функционисања уређаја је истоветан редоследу код аутоматског укључивања и искључивања уређаја путног прелаза: предзвоњење → спуштање путопрелазних полубраника → подизање путопрелазних полубраника.

Након што је завршено руковање путем локалног постављача, кућиште у којем се налази локални постављач се закључава (претходно мора бити ЛОБ кључ постављен у крајњи леви вертикални положај којим се обезбеђује аутоматски рад уређаја путног прелаза), а кључ кућишта се враћа отправнику возова станице Радинац. Враћање кључа отправнику возова мора се евидентирати у Саобраћајном дневнику станице Радинац, што супотписују дежурни отправник возова и радник који враћа кључ кућишта у којем се налази локални постављач. Евиденција обавезно мора да садржи и податке о датуму и времену враћања кључа.

Обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у изузетним случајевима може се вршити и постављањем путопрелазних полубраника на лицу места механичким руковањем помоћу курбле, посебно на свакој поставној справи за путопрелазне полубранике. Пре спуштања/подизања путопрелазних полубраника потребно је откључати катанац браве и окренути плочицу на поставној справи да би се појавила осовина на коју се постави курбла. Курблу је могуће закључати и онемогућити руковање њом тек када су браници у горњем положају.

4. Сметње и кварови уређаја путног прелаза

Поступци у случају настанка сметњи

Члан 16.

У случајевима када је уређај путног прелаза у стању сметње то значи да је неки од елемената који омогућава функционисање уређаја у неисправном стању, али у таквом стању да се уређајем и даље може сигурно обезбеђивати саобраћај на путном прелазу. У овим случајевима уређај путног прелаза ће се укључити од стране воза (маневарског састава, пружног возила) и извршиће се обезбеђење саобраћаја на путном прелазу, односно на контролном сигналу појавиће се сигнални знак 56: „Уређај на путном прелазу исправан”.

Возно особље возова (маневарских састава, пружних возила) који прелазе преко путног прелаза који је у стању сметње нема никакве индикације да је уређај путног прелаза у стању сметње и у вези с тим не предузима никакве друге мере, осим што се поступа у складу са сигналним знацима које показују контролни светлосни сигнали.

У овим случајевима, а што ће се утврдити на основу одговарајућих показивача на унутрашњем делу уређаја, надлежна служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја обавезна је да утврди узрок настанка сметње и отклони га.

Поступци у случају настанка квара уређаја путног прелаза

Члан 17.

У случају да настане такав поремећај који угрожава безбедност саобраћаја (лом мотке полубраника, прегоревање оба влакна на сијалици светлосног друмског сигнала, губитак детекције горњег положаја мотке полубраника када уређај на путном прелазу није укључен, прекорачено максимално време подизања/спуштања мотки полубраника, прекорачено време од момента активирања укључне тачке до момента проласка задње осовине воза преко искључних елемената, прегоревање беле светиљке на контролном сигналу, прегоревање оба влакна жуте светиљке на контролном сигналу и др.), уређај путног прелаза прелази на стање квара и у том стању уређајем се не може извршити обезбеђење саобраћаја.

У овим случајевима при преласку воза (маневарског састава, пружног возила) преко укључних елемената, уређај путног прелаза се неће укључити и неће се извршити обезбеђење саобраћаја на путном прелазу, већ ће контролни светлосни сигнал и даље показивати сигнални знак 55: „Уређај на путном прелазу у квару”.

У случајевима када је настао квар на уређају путног прелаза у km 5+727 („Радианац”) пруге Смедерево – распутница Језава – Радианац – Мала Крсна особље вучног возила се не обавештава о квару уређаја путем општег налога, већ се обавештава путем сигналног знака контролног светлосног сигнала, сходно одредбама члана 196. став 2. Саобраћајног правилника. Када воз саобраћа из смера станице Радианац машиновођа се о квару путног прелаза обавештава Општим налогом. Машиновођа је дужан да поступи на начин који је прописан за случај када је путни прелаз необезбеђен.

Бављење пред необезбеђеним путним прелазом машиновођа евидентира у путном листу воза, у складу са одредбама члана 6. став 12. Правилника о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре („Службени гласник РС”, бр. 56/19, 154/20 и 159/20 – исправка).

Бављење пред необезбеђеним путним прелазом машиновођа маневарског састава евидентира на полеђини општег налога, а возач пружног возила у пропусници, у складу са одредбама члана 31. Правилника о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре.

У складу са одредбама члана 284. став 3. Саобраћајног правилника након што је машиновођа (возач пружног возила) на путном прелазу поступио у складу са одредбама члана 196. став 3. Саобраћајног правилника наставља вожњу до првог поседнутог службеног места (Радианац, односно поседнута станица у којој воз има редом вожње предвиђено бављење) где обавештава отправника возова о неисправности уређаја на путном прелазу у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радианац – Мала Крсна.

Отправник возова који је примио обавештење о неисправности уређаја путног прелаза у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радианац – Мала Крсна врши евиденцију у Бележнику сметњи и кварова (В-11) и о неисправности уређаја путног прелаза одмах обавештава службу за одржавање сигнално-сигурносних уређаја Мала Крсна, тј. поступа у складу са одредбама члана 286. Саобраћајног правилника. Служба надлежна за одржавање сигнално-сигурносних уређаја Мала Крсна обавезна је да по примљеном обавештењу о неисправности уређаја путног прелаза предузме мере око отклањања квара у складу са одредбама члана 9. Правилника о одржавању сигнално-сигурносних уређаја („Службени гласник РС”, број 136/20).

Поступци у случају прекида напајања

Члан 18.

У случају да настане такав погонски поремећај у смислу да настане прекид напајања уређаја путног прелаза из дистрибутивне мреже и да се напајање из дистрибутивне мреже не врати ни након 8 сати рада АКУ батерија – престаће

напајање уређаја, самим тим и напајање поставних справа путопреlazних полубраника. У оваквој ситуацији полубраници се аутоматски спуштају и прелазе у крајњи доњи положај којим се забрањује прелазак друмских возила преко путног прелаза и остају спуштени до доласка службе за одржавање сигнално-сигурносних уређаја.

Када служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја, у условима када је настао прекид напајања, изврши подизање путопреlazних полубраника употребом курбле, обавезна је да исте постави и обезбеди у крајњем вертикалном положају док се не обезбеде услови за уредно напајање уређаја путног прелаза, а за то време путни прелаз се сматра необезбеђеним.

Надзор над радом уређаја путног прелаза

Члан 19.

Надзор над радом уређаја путног прелаза врши надлежна служба за одржавање сигнално-сигурносних постројења, Секције за електротехничке послове Београд.

Надзор над радом уређаја путног прелаза обухвата и обавезу да се по потреби врши скидање меморисаних података о раду уређаја путног прелаз са рачунара који врши меморисање и протоколисање свих података у вези функционисања уређаја путног прелаза.

Преузимање података са рачунара путног прелаза врше само ауторизовани запослени којима су додељене одговарајуће шифре. Евиденција о додељеним шифрама води се у Сектору за електротехничке послове.

Преузети подаци са рачунара морају се похрањивати и чувати у Секцији за електротехничке послове Београд на одговарајућем медију, тако да се у сваком тренутку могу, према насталим потребама, репродуковати односно одштампати.

Одржавање уређаја путног прелаза

Члан 20.

За одржавање уређаја путног прелаза надлежна је деоница за одржавање сигнално-сигурносних уређаја Мала Крсна, као организациони део Секције за електротехничке послове Београд.

Одржавање уређаја путног прелаза врши се у складу са одредабама Правилника о одржавању сигнално-сигурносних уређаја.

За одржавање колосека на путном прелазу у km 5+727 пруге Смедерево – распутница Језава – Радинац – Мала Крсна одговорна је пружна деоница Мала Крсна, као организациони део Секције за одржавање пруга Пожаревац.

5. Прелазне и завршне одредбе

Прелазне одредбе

Члан 21.

Почетак примене овог упутства биће објављен посебним телеграмом „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Ово упутство представља прилог Пословног реда станица Радинац и Смедерево I део.

Завршне одредбе

Члан 22.

Поступак доношења измена и допуна овог упутства истоветан је поступку доношења основног текста упутства.

Сва наређења и тумачења, телеграми или дописи који се буду давали на основу или у вези примене овог упутства, морају се чувати као његови прилози.

Ово упутство ступа на снагу даном његовог доношења

Упутство се објављује у Службеном гласнику „Железнице Србије”.

PK ОДБОР ДИРЕКТОРА
Милутин Милошевић
Милан Нововић

С а д р ж а ј

Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“

Одлуке Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (од 17.4.2024. године)	1-3
Правилник о измени и допуни Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничкој инфраструктури „Инфраструктура железнице Србије“, Београд	4
Одлуке Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (од 17.4.2024. године)	5-6
Стратегија управљања ризицима Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд	8-25
Одлука Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (од 17.4.2024. године)	26
Одлуке Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (од 22.4.2024. године)	27-29
Упутство за употребу уређаја за полуаутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 5+727 („Радинац“) на прузи Смедерево – распутница Језава – Радинац - Мала Крсна	30-39

СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

Издаје: „Железнице Србије“ акционарско друштво
Уредник службених гласила: Весна Гојић Вучићевић
Уредништво: Медија центар „Железнице Србије“, Немањина 6, Београд
Телефон: 011/3618-344, ЖАТ: 369 и 13-69

Штампа: TRI O DOO ARANĐELOVAC