



ЈКП ГСП „БЕОГРАД”

ОКТОБАР, 2022.

952



2022

130

Срећна слава
и 130 година Предузећа!

Радом и штедњом до квалитета услуге и конкурентности на тржишту



Зоран Шарац, дипл. инж. саобраћаја, именован је за в.д. директора ЈКП ГСП „Београд“ пре скоро два месеца, тачније на седници Скупштине града одржаној 18. августа ове године.

Новог директора, који има двадесетшестогодишње искуство у саобраћајној оперативи, замолили смо да одвоји мало свог времена и одговори нам на пет питања које смо припремили, а он нам је радо изашао у сусрет.

Шта за вас значи бити на челу највећег градског превозника у овом делу Европе и какви су вам утисци после два месеца руковођења?

Бити на челу ЈКП ГСП „Београд“ за мене је велики изазов и част, а изнад свега одговорност. Иако поседујем вишедеценијско радно искус-

ство стечено у СП „Ласта“, као и искуство руковођења Дирекцијом за јавни превоз у Градској управи града Београда, свестан сам да ми у ГСП „Београд“ предстоји потпуно и доследно залагање. Након два месеца од именовања, и даље осећам велику част и велику одговорност.

Који су по вашем мишљењу највећи проблеми са којима се ГСП тренутно суочава, они који ће имати приоритет у решавању?

Тренутно највећи проблем представљају дуговања ГСП-а добављачима горива, услуга и резервних делова. Проблем је што од укупних прихода око 60% потрошими на примања запослених, а 40% за гориво. Због тога, у наредном периоду морамо користити сваку прилику за повећање прихода и истовремено смањивати трошкове у многим сегментима пословања. Дакле, морамо бити штедљиви. Такође је потребно да у техничком одржавању што више послова одрадимо сами, а што мање у екстерним сервисима.

Суочавамо се са све већим одливом возача. То није само случај у ГСП-у, већ и у осталим саобраћајним предузећима. Надамо се да ће надлежне државне институције предузети неке мере како би се ублажио овај проблем. И ми ћemo се трудити да обезбедимо добре финансијске услове за рад возача.

Не иде нам на руку ни старосна структура запослених у техничком одржавању и одлазак квалитетних мајстора. Просечна старост мајстора у техничком одржавању и аутобуског и електро подсистема је преко 55 година, а број младих на овим позицијама је веома мали, тако да постоји опасност да

ћemo у блиској будућности остати без искусних мајстора. Морамо успоставити сарадњу са средњим школама и понудити повољне финансијске услове како бисмо заинтересовали младе за ова радна места.

Које мере и активности је неопходно спровести како би ГСП и даље био конкурентан на тржишту ЈГП?

Конкурентност на тржишту се постиже квалитетом пружене услуге.

Добро је што ће ускоро у саобраћај бити укључено 100 нових гасних аутобуса, и тад ће просечна старост аутобуског возног парка бити 7,5 година, што може гарантовати поузданост и квалитет.

У плану за следећу годину је обнова и тролејбуског возног парка, јер су постојећи стари 12 година. На овај начин би се додатно поправио квалитет услуге превоза.

Град Базел и Швајцарска су расположени да наставе сарадњу са Београдом и поклоне нам још педесетак врло квалитетних трамваја, што би заиста дosta значило за овај подсистем.

Са 117 минибуса и комби возила врло смо конкурентни на београдском тржишту у превозу ученика, деце са посебним потребама и превоза особа са инвалидитетом.

Генерално, возни парк мора да се обнавља у континуитету, али и постојећи мора адекватно да се одржава како би се сачувао квалитет, поузданост и безбедност јавног превоза, а самим тим и конкурентност на тржишту.

Запослене у ГСП сигурно занимају питања која се тичу њиховог стандарда и зарада?

Ако посматрамо многе друге установе у граду, можемо рећи да примања запослених у ГСП-у нису лоша. Нискоквалификовани

радници и радници са средњом стручном спремом имају просек око 65.000. Међутим, ми се нећemo са тим задовољити, већ ћemo се трудити да кроз рад и штедњу створимо услове за повећање зарада и стандарда запослених. Посебно морамо водити рачуна о платама возача, како бисмо створили услове да они и даље остану да раде у ГСП-у, а и како бисмо били примамљиви за неке нове.

Исто тако су нам битни услови рада и зараде запослених у техничком одржавању, јер добро је познато да без квалитетног одржавања нема ни квалитетног саобраћаја.

Ове године ГСП слави 130 година од свог оснивања. Изаша је богата прошлост, можете ли нам рећи шта је то што нас чека у (блиској и даљој) будућности?

Давне 1892. постављен је камен темељац нашег предузећа. Сто тридесет година су вредни радници у њега уградивали камен по камен, подизали су га, унапређивали, развијали. Градско саобраћајно предузеће је постало кућа са реномеом, традицијом, искуством и симбол Београда. Поштујемо све колеге које су допринеле да оно траје и опстаје, свесни смо и нашег доприноса, а благонаклоно гледамо на оне који ће после нас доћи. Важно је да трајемо у будућности бар онолико година колико смо до данас избројали. Точкови ће се и даље окретати, Београђани ће се и даље превозити, пређени километри множити, а име нашег предузећа преносити с колена на колено.

Верујем у нас и наш значај, као и у наше снаге и могућности. Честитам свима овај значајан јубилеј уз жељу да ГСП у будућим годинама покаже и докаже колико је прилагодљив, потребан и значајан.

Н.Б.

Поштоване колеге, драги запослени

Велико ми је задовољство и част да вам честитам Дан Предузећа, рођендан нашег ГСП. Сада већ давне 1892. године, 14. октобра, када је први трамвај зазвонио и кренуо од Калемегдана до Славије, почели смо да обављамо функцију јавног линијског превоза путника у Београду и, већ 130 година, успешно је обављамо.

Иза нас су године великих напора и борби, из којих смо увек излазили као победници. А циљеви су увек били исти: финансијска консолидација, обнова возног парка, бољи услови рада и побољшање материјалног статуса запослених, уз стабилно пружање превозне услуге на линијама које опслужујујемо.

То су наши приоритетни циљеви, до чије реализације ћемо лакше доћи захваљујући великој подршци Оснивача и доброј сарадњи репрезентативних синдиката са менаџментом Предузећа и Градском управом.

Ипак, наш највећи капитал су наши запослени, којима желим да се захвалим за преданост, одговорност и професионалност које свакодневно показују обављајући свој посао.

Такође, желим да честитам јубиларне године рада у Предузећу



запосленима који су исте напунили у претходној години, да им кажем хвала за верност, знање и искуство које годинама улажу у наш ГСП и тако нас чине највећим градским превозником у југоисточној Европи.

На крају, свим гсповцима желим све најбоље у будућем раду.

**Дејан Крстовић
извршни директор за
финансијске послове**

Сарадња пуна разумевања



Још од 1987. године и свог доласка у наше предузеће, поштована колегиница Јасминка Личина, извршни директор за саобраћај, почела је да оставља свој траг који је сваком годином бивао све дубљи и значајнији. Сада, након тридесет и пет година, дошло је време да на овај период стави тачку, а за све оно што је чека након одласка у пензију, остави три тачке.

Тим поводом, у сали колегијума окупиле су се многобројне колеге, како би Јасминку на адекватан начин испратили у заслужену пензију.

У име запослених, прво се обратио директор Зоран Шарац, а затим и бивши директор Радиша Момчиловић, који су слављеници уручили пригодне поклоне, захвалили јој се на свему и пожелели јој добро здравље:

„Јасминка је пре свега одличан човек и стручњак, коју познајем и из периода док нисам био у ГСП-у, па ми је жао што овде нисмо имали више времена за сарадњу. Красе је знање, стручност и објективност, те је од ње увек могло много тога да се научи. Желим јој добро здравље, дуг живот, километре пешачења и

да дочека године нашег ГСП-а“, изразио је захвалност директор Шарац.

„Она је прави пример да када у једној особи спојите знање, жељу, искуство и упорност, добија се изузетан саобраћајац и оперативац. Јасминка је представник „старе школе“ и ГСП ће много изгубити њеним одласком. Желим јој много среће и да ужива са унуцима и фамилијом“, поручио је Момчиловић.

Јасминка се захвалила колегицима и колегама на досадашњој успешној и конструктивној сарадњи пуној разумевања:

„Имали смо доста дилема, тешких одлука, али смо успешно радили свој посао и ја сам на томе свима безграђично захвална. Ја волим ГСП и људе у њему и врло сам задовољна како је све функционисало. Желим Вам добро здравље и успех у даљем раду, што мање нервирања и што веће плате“, захвалила се директорка Личина.

А ми додајемо: „Хвала Вам за године које сте провели у нашем предузећу. Надамо се да ће Вам одлазак у пензију донети шансу да радите све оно што сте одувек желели, а нисте стизали. Све најбоље!“

Н.Б.

Идемо даље



Србија нема довољно професионалних возача, јер све мање људи жели да се бави овим послом. Многи одлазе у иностранство због већих плати и бољих услова рада, а значајан број возача иде у заслужену пензију. Ова ситуација у нашој земљи, наравно, рефлектује се и на наше предузеће.

Управо због овог проблема, вредно је нагласити улогу Центра за обуку у процесу запошљавања и обуке возача који су тек стекли возачку дозволу „Д“ категорије. Правилник прописује да је возач који има професионалну категорију („Ц“ и „Д“) након 29.12.2019. године у оба-

вези да похађа основну обуку у циљу стицања Сертификата о професионалној компетенцији (Certificate of Professional Competence - CPC).

Од почетка свог рада, Центар за обуку возача извршио је основну обуку 200 возача из програма обуке за „Д“ категорију возача који су претходно поседовали „Ц“ категорију. Сви ови возачи су успешно савладали обуку и већ раде у саобраћајним погонима. Недавно је отворена могућност за возаче који већ поседују „Д“ категорију да могу бесплатно стечи професионалну квалификацију у нашем центру, уколико конкуришу за место возача

тролејбуса/аутобуса у ЈКП ГСП „Београд”.

У програму основне обуке планиран је одређени број часова практичне наставе које реализују инструктори за CPC, па овом приликом желимо да их представимо. У нашем Центру запослен је Саша Момчиловић, инструктор богатог искуства, које је стекао најпре у ауто-школи, а затим и као инструктор возача трамваја. Као испомоћ, у делу практичне обуке, неретко је ангажован и Љубиша Кукољ, који такође поседује лиценцу инструктора за CPC, а распоређен је у СП „Земун”, где дуго обавља послове инструктора рада возача. Њихово непроцењиво искуство и вештина изузетно су значајни код обуке нових возача и представља битан фактор за њихово безбедно укључивање у саобраћај.

Поред основне обуке возача, редовно се реализују семинари унапређења знања. Након првог и другог, тренутно се претежно спроводи и трећи семинар унапређења знања. Почетак четвртог семинара оквирно је планиран за поче-



так 2023. године. За други семинар, чија је тема „Радно време возача и примена аналогног и дигиталног тахографа“, и трећи семинар „Актуелни проблеми при коришћењу тахографског уређаја, неисправности и казне за учињене прекршаје“, добили смо много похвала и позитивних реакција од полазника. Возачи истичу да су теме интересантне, а знање које су стекли потребно им је у свакодневном раду. За разлику од првог семинара који се односи на „Актуелне прописе из области транспорта терета и путника“, часови садрже више индивидуалних активности, па тако возачи уче путем решавања практичних примера, а један део наставе спроводи се и уз употребу симулатора тахографа. Услед веће заинтересованости, возачи су много више укључени у рад, постављају питања из праксе и одмах добијају објашњења и упутства о правилном раду.

Након више од годину дана рада, можемо рећи да полако стичемо искуства и препознајемо потребе професионалних возача. У наредном периоду, уз велику подршку руководства Предузећа и одличну сарадњу са Агенцијом за безбедност саобраћаја, можемо још квалитетније радити на унапређењу безбедности саобраћаја, како у нашем предузећу, тако и у целој Републици Србији.

Милан Јашовић
шef Центра за обуку возача

130 година славне прошлости

Варошка железница са коњском вучом је изум XIX века. У Њујорку је коњски трамвај уведен у употребу од 1832. године, у Паризу 1854. године, у Лондону око 1860. године, а у немачким градовима од 1865. Београд је постао део изабраног друштва 14. октобра 1892. године када је линија од Калемегдана до Славије пуштена у саобраћај. Сутрадан, 15. октобра 1892. године „Општинске новине“ су објавиле:

„Први трамвај је прорадио око 11 часова пре подне пред здањем Суда Општине вароши Београда. Чим су се у њих сместили председник општине г. Милован Р. Маринковић, чланови Суда, одборници и општински чиновници, воз је кренуо и за неколико тренутака био пред Друштвеним канцеларијом на Теразијама, где се слегло доста света да присуствује овом освећењу. Простор између воза и Друштвене канцеларије био је заузет радозналим светом, тако да је начињен пролаз из друштвене канцеларије до воза. По освећењу ове корисне установе, председник Београда, као домаћин, понудио је Његово Високо Преосвештенство и присутну господу закуском у Друштвеној канцеларији и пруга Калемегдан – Славија одмах је предана саобраћају. Возови сваких 11 минута крећу се и на тај начин задовољавају преку потребу грађана нашега града. Кроз кратко време, најдаље до конца овог месеца и пруге Сава – Теразије

и Теразије – Ново гробље, биће предате саобраћају. На тај ће начин наш мали град, српска престоница, бити обогаћена још једном културном установом, необично корисном за њу. Сретно, да Бог да!

Траса укупне дужине 2.300 метара, водила је од Калемегдана, Улицом Васе Чарапића до Позоришног трга (данашњи Трг Републике), да би потом скретала у Кнез Михаилову улицу и преко Теразија ишла директно до Славије. На њој је у прво време радило осам трамваја с коњском вучом, који су саобраћали на 10-12 минута. Током 1892/93. године превезено је 2.463.550 путника. Био је то почетак функционисања једне значајне градске службе која је имала задатак да обавља превоз путника из једног краја града у други.

Истовремено са изградњом трамвајских линија, на Цариградском путу (данашњи Булевар краља Александра)



ЈКП ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ „БЕОГРАД“

саграђен је Горњи депо за смештај трамвајских кола популарно назван „трамвајске штале“, јер су ту држани и коњи за вучу. Званичан назив објекта је Горњи депо, јер је већ 1894. године на Дорђолу изграђен Доњи депо за смештај и поправку електричних трамваја. Њега су Београђани звали „трамвајске шупе“, јер тамо није било коња.

Електрични трамвај – модеран и економичан

Након отварања електричне централе на Дорђолу 1893. године, стекли су се услови за електрификацију расвете, а потом и трамвајске мреже. Непуне две године после отварања прве трамвајске линије с коњском вучом, завршена је електрификација „савске пруге“, као и изградња електрификоване пруге од Теразија до Топчиџера, омиљеног излетишта Београђана. Траса ове линије ишла је Улицом краља Милана до раскрснице са

Улицом кнеза Милоша, којом је линија наставље-

на преко Мостара и Господарске механе до Топчиџера. Први електрични трамвај прошао је овом пругом 18. јуна 1894. године.

Као и у Београду, електрични трамвај је исте године почeo да ради и у Цириху. Пре тога, електрификован трамвајски саобраћај имали су најпре Берлин и Франкфурт, од 1881. године, а Лайпциг је електрични трамвај добио две године после Београда. Лондон и француски градови, који су предњачили у увођењу трамваја у градски превоз, добили су електрични трамвај тек после 1900. године, јер су пре тога пробане друге врсте погона.

Током 130 година постојања, Градско саобраћајно предузеће „Београд“ располагало је најразличитијим типовима трамваја, чувеним предратним АЕГ, Шкода, Сименс и ББЦ трамвајима, последратним „бредама“, „белгијанцима“, „ђурама“, „чекадеџима“...

Аутобуски саобраћај – периферија ближа центру

Иако се у периоду између два рата трамвајски саобраћај из године у годину све интензивније развијао и модернизовао, темпо изградње трамвајских линија и набавке возила није могао да иде у корак са порастом становништва и територијалним развојем града. Београд је 1923. године, на име репарација добио 10 аутобуса марке НАГ, па је већ 1925. године учињен први озбиљнији покушај

увођења аутобуског саобраћаја - Управа трамваја и осветљења отворила је линију Славија - Авала, којом је саобраћао један, а недељом и празницима два аутобуса. Ова линија била је углавном излетничког карактера и служила је за испитивање могућности увођења редовног аутобуског саобраћаја. Није било посебног плана експлоатације, нити строго утврђеног реда вожње.

Резултати испитивања били су нездовољавајући и саобраћај на овој линији морао је бити обустављен, јер се кретање возила са пуним гумама по стрмим улицама покривеним турском калдром, са путницима смештеним на галерији, при незнатно неприлагођеној брзини завршавало превртањем.. Исте године, учињен је покушај увођења редовног аутобуског саобраћаја на линијама: Кнежев споменик - Теразије - Смедеревски ђерам и Радничка улица - Позориште - Теразије - Пристаниште.

Средином 1928. године, Дирекција трамваја и осветљења откупила је од приватног предузећа Љубише Перишића три аутобуса марке ланча, два аутобуса мерцедес бенц и три реноа. Преправка-ма су оспособљена за безбедан саобраћај два аутобуса НАГ (од репарација). На тај начин, оформљен је возни парк од десет аутобуса у саставу ДТО, па је уведен редован аутобуски саобраћај:линије Калемегдан - Теразије - Савинац (која је касније продужена до Котеж Неимара) и Господар-



СКА
механа
Чукарица (која је 1932. године укинута, после изградње трамвајске линије).

Велика набавка возила, која је спроведена током 1936. године, укључила је поред куповине трамваја и прву куповину аутобуса са дизел моторима. То је била значајна новина, с обзиром на то да је седам аутобуса који су чинили тадашњи возни парк Дирекције трамваја и осветљења, покретано бензинским агрегатима. Највећа предност нових дизел аутобуса огледала се у економичности, јер је након извршених тестирања и праћења потрошње утврђено да троше два пута мање нафте од оних са бензинским моторима. Ово је омогућило увођење нових линија, повезивање појединих предграђа и периферних делова града са центром, као и међусобно повезивање појединих крајева у самом граду.

До почетка Другог светског рата, за потребе београдског превозника набављена су возилаrenomiranih европских произ-

тром града брзим и сигурним саобраћајним средством. Као најпогодније средство изабран је тролејбус, који је поред брзине имао и друге добре особине погодне за саобраћај у стрмим и уским београдским улицама. Планирано је да трамвај буде уклоњен из најужег центра града и са главне магистрале Трг Републике - Славија.

Тролејбус – ново превозно средство у Београду

Идеја о увођењу тролејбуског саобраћаја у Београду постојала је још пре Другог светског рата, почетком 1938. године. Тек се две године касније озбиљније кренуло у пројекат увођења новог превозног средства тако што је расписана лицитација за 10 возила. Међутим, услед финансијских проблема, а касније и рата, пројекат није реализован.

Након рата, приликом разматрања могућности за успостављање тролејбуског саобраћаја у Београду, имало се у виду да ће у најскороје време почети интензивна стамбена изградња у новим насељима и да је потребно повезати нова градска подручја с цен-

тром града брзим и сигурним саобраћајним средством. Као најпогодније средство изабран је тролејбус, који је поред брзине имао и друге добре особине погодне за саобраћај у стрмим и уским београдским улицама. Планирано је да трамвај буде уклоњен из најужег центра града и са главне магистрале Трг Републике - Славија.

Почетком 1947. године почела је изградња мреже од Калемегдана до Славије, да би се први тролејбус појавио на београдским улицама приликом Првомајске параде исте године. Непосредно затим, 22. јуна, отворена је редовна тролејбуска линија Калемегдан - Славија. У почетку, тролејбуски саобраћај је обављан са 16 тролејбуса марке ФИАТ 668, набављених исте године. Прва искуства са овим возилима у јавном градском саобраћају показала су да имају одличне особине за београдске саобраћајне прилике и да су их грађани веома добро прихватили. Због тога је наредне године извршена набавка још 15 истих возила, а убрзо су набављени и троосовински тролејбуси великог капацитета - Алфа Ромео. У наредним годинама набављени су и тролејбуси произведени у домаћој фабрици „Гоша“ из Смедеревске Паланке, а по лиценци „Алфа Ромеа“.

Након одлуке о гашењу тролејбуског система 1968. године, тролејбуси су ипак задржали једну линију (11) до поновног успостављања 1979. године, када

стижу и први руски тролејбуси, марке ЗИУ.

„Лејланд“ постаје - симбол Београда

У марту 1960. године, одобрена су значајна финансијска средства за побољшање градског саобраћаја, тако да отпочиње највеће обнављање возног парка у последратном периоду. Наиме, у наредних пет, возни парк се повећао више него у претходних 15 година. Ова година је значајна и по томе што аутобуски саобраћај, који је дуги низ година представљао допуну трамвајског и тролејбуског саобраћаја, преузима примат у броју превезених путника.

Изузетан догађај у развоју јавног градског превоза путника у Београду представљало је склапање уговора са енглеском компанијом „Leyland Bus“, о набавци 160 аутобуса типа „worldmaster“, који су захваљујући техничким решењима важили за изузетно квалитетне, чинећи одржавање једноставним и јефтиним. Била је то највећа уговорена набавка возила у историји ГСП. Примарни циљ био је јачање постојећих и отварање нових линија, а не само замена стarih возила. Набавком нових „лејланда“, ГСП је био у могућности да отвори 15 нових линија.

На сајму технике у Београду, августа 1961. године, Лејланд је изложио један аутобус који је био у власништву ГСП. У току године, испоручено је првих 36 аутобуса.

Возила су 23. октобра укључена у саобраћај на линiji 23 од Трга Републике до Карабурме, због конфигурације терена који пружа најбоље услове за разрађивање возила. Након завршеног периода разраде, возила су слата на друге линије. Остatak од 124 возила испоручен је током 1962. године. Током петнаестогодишње вожње по Београду, ови зелени аутобуси постају један од симбола града.

У наредним годинама, Београдом су крстарили и „мерцедеси“, „манови“, „саноси“, „тамови“ и „икарбуси“.

Такси и минибус

Централни раднички савет Градског саобраћајног предузећа, 3. октобра 1962. године, доноси одлуку о формирању „Такси службе“ као самосталног погона у оквиру Предузећа, са задатком да организује и обавља такси превоз у и изван Београда. Гаража капаци-

тета 120 возила налазила се у Улици мајке Јевросиме 30-32. Од дотадашњег предузећа „Авто-такси и сервис“ преузето је 33 стара аутомобила, углавном руских Победа и америчких Студебекера. Од произвођача из Новог места, набављено је и 30 комби возила ИМВ 1000 Турист, која су коришћена за превоз у линијском саобраћају. Током двадесетогодишњег периода, набављају се и возила ФИАТ Мултипла, Застава 750, Застава 1300, Застава 101.

У оквиру ООУР „Такси“, 12. априла 1976. године, формирана је Јединица удруженог рада „Минибус“. Задатак нове службе био је обављање дневног саобраћаја директним повезивањем одређених делова града у виду „колективног таксија“, организацију касног вечерњег и ноћног саобраћаја, ванредни излетнички и уговорни превоз. Прва три облика услуге су била експрес.

Међутим, крајем године Саобраћајно оперативни сектор ГСП и ООУР „Такси“, који су пратили рад Мини експреса,

предложили су укидање неких линија због константног опадања броја путника. Коначно укидање уследило је 30. јуна 1981. године, а због тешке финансијске ситуације долази и до потпуног гашења Погона „Такси“ 30. новембра 1982. године.

Туристички трамвај – шарм старог Београда

У новембру 1976. године, у саобраћај је пуштен туристички трамвај. На трамвају типа „101“, почетком године преправљена је оригинална каросерија, како би се дочарао изглед предратних трамваја. Унутрашњост је украсена сликама старог Београда; у трамвају је био туристички водич, док је вожња улепшана звукима стarih градских мелодија.

Вожња је кретала од Ташмајдана, преко Вуковог споменика, Калемегдана до Топчидера. Повратак је ишао преко Славије, Вуковог споменика, Гробља ослободилаца Београда до Ташмајдана. Трајање вожње на траси од скоро 26 километара било је око 120 минута, а организована је уторком, четвртком и суботом од 10 сати. Овај трамвај је коришћен и за новогодишње празнике, када је у сарадњи са Туристичким савезом и Естрадом Београда организован програм за најмлађе, са Деда Мразом. Ипак, због недовољног броја путника, Туристички трамвај у наредним годинама полако престаје са радом.



Након неколико година паузе, туристички трамвај „Чичица“ поново стартује 1988. године као „новогодишње позориште“. Занимљивост представља цртеж на предњем делу кола где су нацртане очи и бркови, па отуда и назив „Чичица“. Средином 1994. године стартује школа „Чичица“ у истоименом трамвају, где су деца учила да цртају и пишу приче и песме. С обзиром на то да је траса ишла до окретнице „Беко“, посета Зоолошком врту била је незаобилазна.

ЈКП ГСП „Београд“ – у XXI веку

Почетком новог миленијума Београдом почињу да круже и возила која су многе земље поклониле Београду ради побољшања јавног превоза: Јапан, Чешка, Немачка, Италија, Словенија, док су из Базела у Швајцарској и немачког града Халеа стигли трамваји. Грчка и Аустрија су поред аутобуса поклониле и тролејбусе. Такође, Јужна Кореја је донирала четири комбија за превоз инвалида. Тиме је донекле ревитализован јавни градски саобраћај након тешке последње десетици XX века.

Трамвај

Трамвајски саобраћај је ревитализован модернизацијом постојећих трамваја ЧКД КТ4.

У периоду од 2001 до 2016, Влада Швајцарске је кроз Швајцар-

ски државни секретаријат за економске послове (SECO) финансирала донацију трамваја и приколица и њихов транспорт. Укупно 113 возила (65 трамваја и 48 приколица) марке Диваг (Düwag) испоручено је из Базела у Београд.

Као део Пројекта обнове Београда, набављено је 30 нископодних климатизованих трамваја шпанског производјача КАФ, капацитета 242 путника.

Аутобус

У 2001. години, настављен је процес убрзане ревитализације система, па је набављен 131 аутобус из „Икарбуса“. Пројекат донације возила, опреме и алата од стране Владе Јапана, реализован је 6. марта 2003. године предајом 93 најсавременија аутобуса марке МАН. Својим изгледом и комфортом „јапанци“ су постали синоним удобног и поузданог превоза Београђана. Возила су распоређена у погоне „Карабурма“ и „Нови Београд“.



Током 2008. године, набављено је 100 нових климатизованих и нископодних дизел аутобуса (55 зglobних и 45 solo возила), као и 10 нископодних климатизованих градских аутобуса на гас (КПГ - компримовани природни гас), 2011. године.

Набавком још 200 нископодних зglobних аутобуса Урбино 18, произвођача „Соларис“ из Пољске, током 2013. године, значајно је побољшана старосна структура аутобуског возног парка ГСП.

Током 2019. године, у рад је пуштено 70 solo аутобуса произвођача БМЦ из Турске и 174 solo аутобуса произвођача „Хајгер“ из Шангаја.

Тролејбус

У циљу јачања тролејбуског саобраћаја Београд је 2001. године купио и прве зglobне тролејбусе руске производње – Тролза 62052, а прве нископодне тролејбусе Белкоммунмаш 333 Београд добија 2004. године.

Тролејбуски возни парк у целости је обновљен набавком 83 нископодна solo тролејбуса белоруског производјача „Белкоммунмаш“ (2010.

године). Соло возила имају капацитет 115 путника, а зglobна 170.

ЈКП ГСП „Београд“ данас

ЈКП ГСП „Београд“ је данас највећи градски превозник у окружењу, који са 5.816 запослених и 1.195 возила у инвентару, свакодневно успешно обавља функцију јавног градског превоза двомилионског Београда, на укупно 111 линија у дневном саобраћају: 12 трамвајских, 7 тролејбуских и 87 аутобуских. Укупна дужина мреже износи 1.545 километара. Осим ЈКП ГСП „Београд“, грађане превозе и приватни превозници на 68 аутобуских и минibus линија.

Поред редовног саобраћаја, на 114 линија обавља се превоз деце и инвалида и опслужује 6 сезонских линија. Возилима ЈКП ГСП „Београд“, радним даном се превезе око милион и шесто хиљада путника. Највеће учешће има аутобуски подсистем, следе га трамваји и на крају тролејбуски подсистем.

Редакција

Јубилеј за понос

Мало је предузећа која као ГСП толико трају и опстају. А за ових 130 година, било је свега, периода застоја и стагнације, али и година снажног развоја. И зато, није увек било лако бити радник ГСП, имати осмех и за колеге и за кориснике услуга, али је увек било лепо бити део дуге и часне традиције највећег превозника у овом делу Европе. На крају љубав за колектив, за пријатеље стечене и сачуване, остаје јака и непомућена.

Деценије истрајности, рада и верности наших овогодишњих слављеника, заљубљеника у свој посао, непрекидна су веза између прошлости и садашњости и зато су заслужили и много више од признања и скромних почасти које им ГСП одaje поводом Dana Предузећа.

Због тога смо сигурни да говоримо у име целог Предузећа када кажемо: „*Драге колеге, ви који славите 10, 20, 30, 35, 40 и 45 година у ГСП, хвала Вам за љубав и оданост коју годинама испољавате и за пример који нам дајете.*“

45 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

Радомир Вукотић, возач трамваја.

40 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

Зоран Шипетић, КВ бравар; Зоран Максинчев, возач трамваја; Небојша Симоновић, ВК бравар; Душан Тимотијевић, КВ електромеханичар; Винка Радованац, возач трамваја; Драгољуб Ранковић, теренски мајстор-возач; Никола Шмигић, возач трамваја; Бранко Радовановић, возач трамваја; Новак Миладиновић, магационер; Милан Симић, возач аутобуса; Зоран Ђурчић, ВК аутоелектричар; Драган Петровић, возач аутобуса; Добрило Ђоковић,

возач аутобуса; Милан Лазић, ВК бравар; Станоје Денић, ВК аутомеханичар; Јовица Радивојевић, возач аутобуса; Верослав Кривокућа, КВ аутомеханичар; Драган Стојковић, ВК аутомеханичар; Радослав Стојић, заменик пословође магацина; Младомир Стојковић, возач аутобуса; Звонимир Симеуновић, ВК аутомеханичар; Љубомир Марковић, контролор одржавања; Момир Пирковић, ВК аутолимар; Живојин Николић, пословођа пружне секције; Драган Филиповић, отправник; Зорица Цветковић, помоћни радник; Гордана Милошевић, самостални референт; Мирко Амановић, самостални референт; Мијодраг Петровић, водећи

стручни сарадник; Љубица Костић, отправник.

35 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

Зорица Ранковић, помоћни радник; Драгица Аврамовић, помоћни радник; Јиљана Бубуљ, помоћни радник; Мира Ковачевић, самостални референт; Јиљана Миџаковић, референт; Ружица Кобиљски, заменик директора; Драгана Митровић, отправник; Јиља Вујанић, отправник; Снежана Бијелић, виши референт; Светлана Шмигић, референт; Јасминка Личина, извршни директор за саобраћај; Рада Лутовац, помоћни радник У.Б.

30 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

Радоица Котлаја, возач трамваја; Срђана Срећковић, возач трамваја; Никола Грујић, теренски мајстор- возач; Дејан Матејић, инструктор рада возача трамваја; Драган Николић, возач трамваја; Александар Стевановић, возач трамваја; Александра Стојановић, возач трамваја; Драган Мијић, возач трамваја; Саша Крстић, диспичар погона;

Марјан Станковић, возач трамваја; Дејан Павловић, возач трамваја; Љиљана Павловић, возач трамваја; Дејан Каражићевић, референт за безбедност; Драгана Савић, возач трамваја; Митар Стојковић, возач трамваја; Љубиша Ивановић, возач трамваја паркирер; Милован Рајчић, возач трамваја; Славиша Јеремић, возач трамваја; Слободан Крњаја, возач трамваја; Миодраг Ерцег, возач трамваја; Момчило Ерцег, возач трамваја; Љубиша Поповић, ВК електромеханичар; Зоран Јубичић, магационер; Драгојла Јовићић, возач трамваја; Драган Стanoјeviћ, референт саобраћаја у СП „Централа“; Биљана Борђевић, возач трамваја; Ненад Животић, ВК бравар; Горан Николић, ВК бравар; Горан Веселиновић, КВ електромеханичар; Слободан Богосављевић, дијагностичар; Слађана Борђевић, возач трамваја; Аџо Секулић, ВК бравар; Зоран Нешић, возач трамваја; Магдалена Бандука, возач трамваја; Предраг Дражић, возач тролејбуса; Божидар Живојиновић, ВК аутомеханичар; Драган Јовановић, инструктор рада возача; Саша Танасковић, пословођа; Рамадан Речеп, возач паркирер; Страјин Чанчаревић, возач аутобуса; Милош Ненадовић, возач аутобуса; Славен Јечменића, возач аутобуса; Душко Ромић, возач аутобуса; Игор Јеросимовић, возач аутобуса; Александар Остојић, возач аутобуса;

Александар Косић, возач аутобуса; Чедомир Стојановић, возач аутобуса; Ненад Буљугић, возач аутобуса; Душко Граховац, возач аутобуса; Зоран Лазаревић, возач аутобуса; Раденко Борђевић, возач аутобуса; Горан Срдановић, возач аутобуса; Миленко Сурданов, возач паркирер; Зоран Митрић, возач аутобуса; Александар Борђевић, возач аутобуса; Славенко Савковић, возач аутобуса; Енвер Сефери, возач аутобуса; Микица Станковић, возач аутобуса; Јовица Савковић, возач аутобуса; Милоје Ђировић, возач аутобуса; Радивој Јарић, возач аутобуса; Синиша Живковић, возач аутобуса; Горан Стаменковић, возач аутобуса; Бранислав Обрадовић, возач аутобуса; Дејан Ђуровић, возач аутобуса; Светомир Јашић, возач аутобуса; Авдо Омеровић, возач аутобуса; Дејан Грчић, возач аутобуса; Алексије Мемедовић, возач аутобуса; Саша Анахијев, КВ аутомеханичар; Светислав Душановић, возач аутобуса; Милоје Млађеновић, возач аутобуса; Милун Недовић, возач аутобуса; Момчило Николић, ВК бравар; Зоран Бишевац, КВ аутомеханичар; Срђан Марковић, курир; Радисав Нишић, возач аутобуса; Ивица Стојковић, возач аутобуса; Саша Павловић, возач аутобуса; Горан Андрејић, возач аутобуса; Слободан Станковић, возач аутобуса; Горан Томашевић, возач аутобуса; Горан Иличић, пробни возач; Владислав Јовановић, возач

аутобуса; Живомир Јовановић, возач аутобуса; Слободан Васић, возач аутобуса; Александар Митровић, возач паркирер; Миодраг Анђелковић, возач аутобуса; Миломир Карапанџић, возач аутобуса; Ненад Јутић, возач аутобуса; Зоран Крсмановић, возач аутобуса; Веран Мићић, возач аутобуса; Милош Бендић, возач аутобуса; Радан Ракић, возач паркирер; Горан Галић, возач аутобуса; Славко Бишевац, возач аутобуса; Миле Драгић, возач аутобуса; Ненад Ђорђевић, возач аутобуса; Зоран Иванковић, возач аутобуса; Златко Кричковић, КВ металостругар; Милун Аћимовић, возач аутобуса; Веселин Бошковић, возач аутобуса; Слободан Божић, возач аутобуса; Зоран Стегњаић, возач аутобуса; Душан Чичковић, евидентичар точења горива; Стојан Шебек, возач аутобуса; Горан Стојковић, возач аутобуса; Срећко Станкић, возач аутобуса; Ненад Станић, возач аутобуса; Горан Тошић, возач аутобуса; Ацо Гавrilović, возач аутобуса; Миле Ристовић, возач аутобуса; Мирко Вејновић, возач аутобуса; Александар Гајић, возач аутобуса; Мирољуб Јевремовић, возач аутобуса; Миленко Личина, возач аутобуса; Зоран Соколовић, возач аутобуса; Дарко Умичевић, магацинери; Вуица Кеџојевић, возач аутобуса; Слободан Марић, заменик шефа саобраћаја; Горан Ракић, оператор; Зоран Кајиш, контролор одржавања; Желько Мићиновац, КВ аутомеханичар;

Срећко Николић, возач аутобуса; Вељко Краишник, координатор прања возила; Душан Марсенић, возач аутобуса; Златан Невен Вулиновић, возач паркирер; Драгослав Радонић, возач аутобуса; Миленко Васић, возач аутобуса; Зоран Чича, магацинери; Ненад Ђујић, возач аутобуса; Жика Радовановић, возач аутобуса; Саша Јоцић, контролор одржавања; Срђан Антонијевић, возач аутобуса; Симо Симић, возач аутобуса; Мића Јовановић, стручни сарадник; Ненад Вучић, возач специјалног возила; Миливоје Савић, пословођа; Срђан Стanoјевић, фригомеханичар; Желько Николић, ВК бравар; Горан Минић, ВК машинбравар; Љубиша Крстић, ВК металостругар; Дејан Ристовић, руковаоц парних котлова; Зоран Живковић, ВК монтер КМ; Саша Ранов, ВК монтер КМ; Звездан Мијатов, ВК руковаоц ИС; Станислав Стanoјковић, ВК погонски електричар; Милош Ристић, ВК руковаоц ИС; Јадранко Мандарић, отправник; Мирко Ковачевић, помоћни радник на терминусима; Дејан Крстић, диспетчер смене; Бошко Вукоје, виши референт; Наталија Ненадић, референт; Данијела Шутановац, благајник; Александар Чучуков, контролор унутрашње контроле; Божидар Иваниш, радник У.Б.; Иван Бокић, помоћни радник У.Б..

20 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

САОБРАЋАЈНИ ПОГОНИ

„Централа“:

Данијела Станковић, возач трамваја; Зоран Марић, ВК аутолимар; Зоран Тубић, КВ бравар; Владица Миловановић, теренски мајстор-возач; Иван Николић, возач трамваја; Бојан Лукић, возач трамваја; Дејан Чарапић, возач трамваја; Александар Стојковић, возач трамваја; Зоран Каљевић, возач трамваја; Саша Стојановић, возач трамваја паркирер; Ненад Бркић, возач трамваја; Владимир Лалевић, возач трамваја; Мирко Доброта, возач трамваја; Дејан Живковић, возач трамваја; Саша Ивковић, возач трамваја; Дејан Димитријевић, возач трамваја; Бранислав Томашев, возач трамваја; Горан Цветановић, возач трамваја; Зоран Галић, возач трамваја; Зоран Милићевић, возач трамваја; Радосав Фемић, возач трамваја; Саша Јанићијевић, возач трамваја; Раде Драмарић, возач трамваја; Желько Баришић, возач трамваја; Саша Џемаиловски, возач трамваја; Маријана Раданов, возач трамваја; Свето Дрљача, возач трамваја; Горан Митровић, пробни возач трамваја; Тихомир Цулић, КВ бравар; Милан Гегић, шеф одржавања у СП "Централа"; Слађан Арсић, возач трамваја;

Владица Миленковић, ВК бравар;
Драган Лепан, ВК бравар;
Миодраг Стојановић, возач трамваја; Зорица Савић, возач трамваја; Иван Павловић, возач трамваја; Зоран Митровић, бригадир;
Срђан Тодоровић, ВК електромеханичар; Анича Стојановић, оператер;
Милан Ковачевић, КВ електромеханичар; Милета Стеванчевић, КВ бравар;
Игор Тривковић, ВК електромеханичар; Дејан Ристић, КВ бравар; **Иван Ранђеловић, возач трамваја;** Ђорђе Петровић, ВК аутомилар.

„Дорћол“:
 Горан Ђорђевић, возач паркирер; Миленко Тодоровић, ВК аутомеханичар; Драган Маринковић, ВК аутомеханичар; Милан Живковић, возач паркирер; Слободан Пауновић, КВ бравар; Горан Петровић, КВ бравар; Дарко Марић, реф. делова и опреме; Јован Михаљевић, водећи стручни сарадник; Срђан Добросављевић, терминусни мајстор; Раде Ђошић, КВ бравар.

„Карабурма“:
 Зоран Мартиновић, возач аутобуса; Данијел Мега, ВК аутомеханичар; Роберт Јовановић, бригадир; Срђан Ступар, возач аутобуса; Игор Савић, возач паркирер; Немања Ранчић, возач аутобуса; Владимира Зајић, ВК аутомеханичар; Милан Алуровић, возач аутобуса; Георге Бундаш,

возач паркирер; Радисав Меденица, возач аутобуса; Александар Недић, возач аутобуса; Милан Гаћеша, возач аутобуса; Петар Игњатовић, КВ бравар; Натали Стојковић-Ташков, водећи стручни сарадник; Валентина Николовић, оператер; Југослав Марјановић, возач аутобуса; Милан Бешевић, возач аутобуса; Небојша Живковић, ВК аутомеханичар; Слободан Мајкић, ВК аутомеханичар; Слободан Роксић, возач паркирер; Милан Ђирковић, виши референт.

„Космај“:

Зоран Ивановић, ВК аутомеханичар; Аца Голубовић, домар на одржавању објеката; Иван Томић, возач аутобуса; Љубан Јасић, возач паркирер; Дејан Дельанин, возач аутобуса; Дејан Веселиновић, возач аутобуса; Милан Милосављевић, возач паркирер; Горан Величковић, возач паркирер; Дејан Димитријевић, ВК аутомеханичар; Спасоје Недељковић, ВК бравар; Милош Штрбац, издаваоц алата; Владан Стојановић, ВК аутомеханичар; Ненад Ранковић, ВК аутомеханичар; Ненад Вукелић, ВК аутомеханичар; Желимир Џекулић, ВК аутомеханичар; Иван Радичевић, ВК аутомеханичар.

„Нови Београд“:

Јерко Галиновић, диспетчер погона; Сава Лазић, возач аутобуса; Нада Ђоковић, помоћни радник; Зоран Ивковић, гумар; Владимира Бркић, гумар - возач гумарске радионице;

Горан Станковић, бригадир; Саша Арнаутовић, КВ бравар; Петар Радивојевић, диспетчер погона; Срећко Мильковић, возач аутобуса; Душко Симић, возач аутобуса; Горан Грчић, возач аутобуса; Жељко Балаћ, возач аутобуса; Будимир Алексић, возач аутобуса; Борис Јовановић, возач аутобуса; Ивица Станковић, возач аутобуса; Саша Николић, возач аутобуса; Раде Ђора, возач аутобуса; Емил Дурацовић, возач аутобуса; Немања Костић, возач аутобуса; Далибор Николић, гумар; Мирољуб Стевановић, возач аутобуса; Александар Николић, оператер; Милорад Кантар, возач аутобуса; Дејан Павић, возач аутобуса; Горан Ђорђевић, возач аутобуса; Верица Тодоровић, оператер; Бориша Вуковић, водећи стручни сарадник; Владимира Бенка, теренски мајстор-возач; Милка Бановић, возач аутобуса; Драган Филовски, ВК бравар; Ивица Павловић, гумар.

„Земун“:

Петар Братић, КВ бравар; Иван Младеновић, возач паркирер; Владимира Кусмук, возач аутобуса; Савица Пошарац, ВК аутомеханичар; Бошко Вулетић, возач аутобуса; Зоран Марјановић, водећи стручни сарадник; Јован Ђиновић, ВК аутомеханичар; Милан Петровић, возач аутобуса; Радослав Ђукић, возач паркирер; Далибор Стојменовић, пословођа; Недељко Јовановић,

гумар; Властимир Јовичић, гумар; Ђорђан Филиповић, гумар; Златко Јеленић, магационер; Ђојан Ђукић, диспетчер погона; Исмаил Селими, помоћни радник; Зоран Воларевић, КВ аутомеханичар; Славиша Секулић, ВК аутомеханичар; Ангелина Јосовић, самостални референт.

„Уговорени превоз и унутрашњи транспорт“:

Бобан Велојић, возач аутобуса; Ђорђе Милосављевић, возач теретног возила; Бобан Савић, возач аутобуса; Дејан Вучић, транспортни радник; Ђушко Јовановић, возач аутобуса; Саша Новковић, возач аутобуса.

ОРГАНИЗАЦИОНЕ ЈЕДИНИЦЕ

„Цетрални ремонт“:

Ненад Стошић, пословођа; Сима Мајсторовић, ВК електромеханичар; Горан Ђулибрк, ВК електромеханичар; Драгомир Микулић, издаваоц алата; Ивица Ђекић, шеф службе; Милета Ралић, пословођа.

„Електро-грађевинска оператива“:

Горан Марковић, ВК машинбравар; Петар Глушац, руковаоц парних котлова; Ненад Стојиљковић, ВК руковаоц исправљачких станица; Зоран Граховац, руковаоц парних котлова; Данило Крсмановић, ВК монтер КМ; Милета Петковић, ВК руковаоц исправљачких станица; Владимира Костић,

ВК бравар; Милан Борисављевић, диспетчер електроенергетике; Живко Јовановић, заменик шефа сектора; Владимира Штета, заменик шефа сектора.

„Планирање и управљање саобраћајем“:

Дејан Васић, отправник; Томислав Тадић, отправник; Ана Цакић, отправник; Ненад Нешић, диспетчер; Милан Пушића, отправник; Марина Јовић, снимач; Биљана Смоловић, оператор; Јованка Тадић, отправник; Далиборка Благојевић, диспетчер смене; Даница Ивановић, отправник; Сузана Рајић, оператор; Жарко Илић, помоћни радник на терминусима.

„Развој и системски инжењеринг“:

Мираслава Калуђеровић, заменик шефа сектора.

„Финансије“:

Ирена Димовски, обрачунски радник; Јасмина Козомора, обрачунски радник.

„Инвестиције“:

Родољуб Божић, стручни сарадник; Весна Спасић, стручни сарадник.

„Правни послови“:

Драган Радовић, посл. магац. у сект. за исхрану и смештај; Зорица Димитријевић, главни кувар; Љиљана Сташевић, конобар; Снежана Ђурић, помоћни радник на одржавању објеката; Весна Косанић, помоћни радник на одржавању објеката; Драгана Костић, конобар; Немања Јовановић, виши

референт; Раденка Мијаиловић, конобар; Драгана Младеновић, самостални референт.

„Људски ресурси“:

Душица Дроњак, шеф службе; Драгојла Пецикоза, главни психолог.

„Општа логистика“:

Мирослав Митровић, пројект менаџер; Миле Чабрић, предавач за СРС.

„Корпоративна безбедност“:

Милета Јевтић, водећи стручни сарадник за ПО и ВС; Милан Обреновић, помоћни радник У.Б.; Драган Ивановић, радник У.Б.; Југослав Думељић, референт; Срђан Вујичић, контролор унутрашње контроле; Томислав Стојановић, ватрогасац.

10 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

САОБРАЋАЈНИ ПОГОНИ

„Централа“:

Ивица Марковић, возач трамваја; Ивица Лукић, возач трамваја.

„Карабурма“:

Жељко Ковачевић, шеф одржавања; Жељко Ранковић, пословођа; Горан Челебићанин, КВ аутомеханичар.

„Космај“:

Милија Милићевић, возач аутобуса; Милан Стевановић; КВ аутомеханичар; Немања Бајић, шеф саобраћаја.

„Нови Београд“:

Живојин Ерчевић, возач аутобуса; Давор Баричевић, радник за поништиваче и тахографе; Радован Зарић, возач аутобуса; Милан Гашић, бригадир.

„Земун“:

Никола Николић, ВК аутомеханичар.

„Уговорени превоз и унутрашњи транспорт“:

Зоран Берар, возач аутобуса.

ОРГАНИЗАЦИОНЕ ЈЕДИНИЦЕ

„Централни ремонт“:

Маја Пејовић, водећи стручни сарадник; Слободан Вучинић, ВК аутомеханичар.

„Развој и системски инжињеринг“:

Младен Радовић, шеф службе.

„Инвестиције“:

Петар Стевановић, шеф службе за јавне набавке.

„Правни послови“:

Милош Поповић, водећи стручни сарадник; Михајло Јовановић, шеф службе; Мајда Ненадовић, водећи стручни сарадник.

„Људски ресурси“:

Драгана Голубовић, шеф сектора.

„Општа логистика“:

Владимира Горданић, заменик шефа Службе за контролу јавних набавки.

„Корпоративна безбедност“:

Небојша Алексић, радник У.Б.; Милена Михаиловић, шеф сектора за ПО, ВС и ППЗ.

„Интерна ревизија“: Бојан Мандушић, заменик директора ОЈ „Интерна ревизија“.

Учешће представника ЈКП ГСП „Београд“ на међународној конференцији „Time for quality“

Међународна конференција Time4.Q одржана је у Будви у периоду од 2. до 4. јуна 2022. године.

Главни циљ ове конференције био је да се промовише примена система менаџмента у складу са растућим захтевима стејкхолдера. У том циљу, представљени су резултати дигиталне платформе која повезује добављаче западног Балкана са регионалним и глобалним ланцима снабдевања ради давања смерница о коришћењу нових технологија за процену и унапређење система менаџмента.

Овогодишњи Time4.Q форум подржала је међународна финансијска корпорација IFC (International Finance Corporation), а покренут је заједничким залагањем Удружења за квалитет, акредитацију и стандардизацију, сертификационог тела РСС Cert Balkan, StudENTER платформе и IT компаније Projectland.

Одржана су бројна предавања, међу којима се издвајају предавања представника Achilles Information Ltd. UK, професора Машињског факултета Универзитета у Београду, представника MIRCE Академије, Електропривреде Црне Горе, нашег предузећа и других комуналних служби.

Посебан фокус стављен је на системе менаџмента, а као актуелан издвојен је систем менаџмента безбедношћу друмског саобраћаја ИСО 39001. Указано је да примена овог стандарда има за циљ да омогући организацијама да унапреде безбедност у саобраћају, односно да смање број погинулих или



тешко повређених особа. Стандард ИСО 39001 примењује се у свим организацијама које су у интеракцији са системом друмског саобраћаја. Увођење овог стандарда може послужити као одскочна даска предузећима да понуде квалитетније и безбедније услуге својим корисницима.

За сам крај, одржана је „Very Yours“ конференција на којој су студенти основних и мастер академских студија Машињског факултета Универзитета у Београду и Универзитета у Нишу излагали своје научне радове.

Тим Центра за ИСМ наставиће са преданим радом на пољу имплементације, сертификације, одржавања и сталног унапређења система менаџмента у нашем предузећу. Препознати значај едукације кадрова доприноси сталном унапређењу пословне ефикасности и ефективности. У континуитету радимо на разумевању контекста пословања Предузећа, захтева и очекивања корисника и свих заинтересованих страна, као и на препознавању и смањењу ризика, а подстицају прилика.

Ивана Ђамљановић,
мастер инж. орг. наука, менаџер Центра за ИСМ
представник руководства за ИСМ

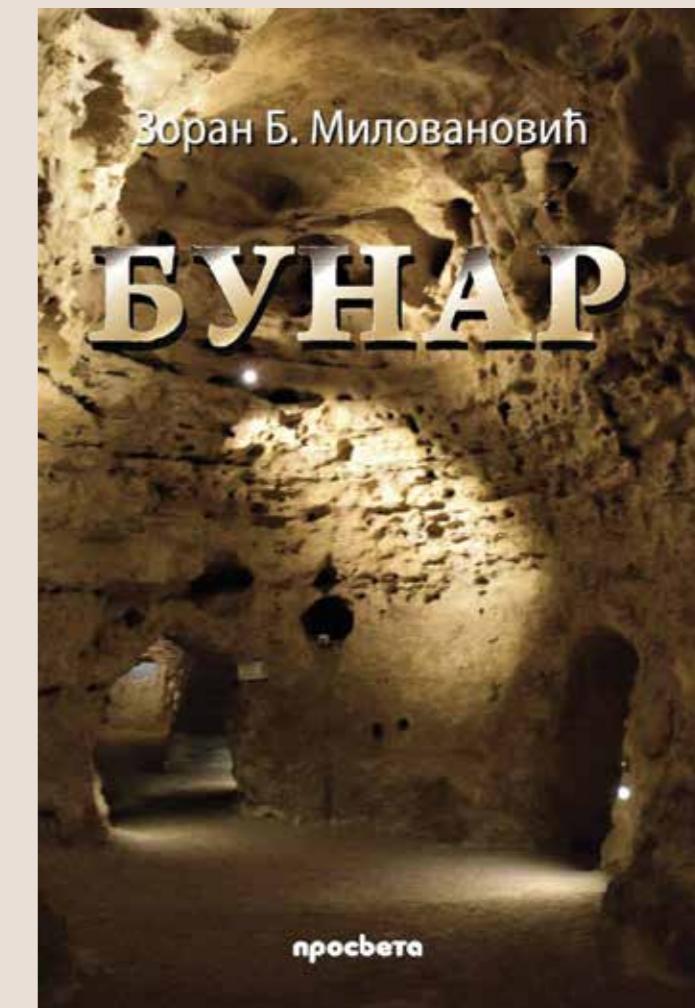
Бунар

У данима када као радник ГСП прославља 130 година од оснивања Предузећа, наш колега Зоран Б. Миловановић слави још један вредан јубилеј. У едицији ИП „Просвета“, изашла је његова десета књига, роман „Бунар“.

Зоран Б. Миловановић рођен је у Београду, 4. 9. 1961. године, а запослен је као водећи стручни сарадник у СП „Нови Београд“.

До сада је објавио девет књига: збирку кратке нове прозе под насловом „Глад“, 1996. године у едицији „НОВА 113“ – Независна издања Слободана Машића, збирку поезије под називом „Гладијатор“ у едицији ИП „Просвета“, 2000. године, збирку кратке прозе под насловом „Укључи птицу“ у едицији ИП „Просвета“, 2017. године, збирку поезије под називом „Визије“ у едицији ИП „Просвета“, 2017. године, роман под називом „Цимер“ у едицији ИП „Просвета“, 2018. године, збирку прича под насловом „Одвојене стварности“ у едицији ИП „Просвета“ 2019. године, збирку поезије под називом „Узалуд се будим“ у едицији ИП „Просвета“, 2019. године, збирку прича под насловом „Удаљена тутњава“ у едицији „МОМЕНТУМ“ – ИК „ФАБУЛА НОСТРА“ 2020. године и збирку прича под насловом „Буђење“ у едицији ИП „Просвета“, 2021. године.

„Метонимијски карактер наслова најновијег прозног рукописа Зорана Б. Миловановића од самог почетка уводи читаоца у комплексну причу са, у најмању руку, дуплим значењским дном, ако не и бездном



какво јесте људска душа, људско сећање, субјективност и интензитет памћења проживљеног“, примећује књижевни критичар Љиљана Шоп, и закључује:

– У односу на претходни Миловановићев роман „Цимер“, „Бунар“ видим као прозу са романескним одликама, али и тенденцијом ослобађања од класичних романеских постулата. У нашим прозним оквирима „Бунар“ ме неодоливо подсећа на „Уста пуна земље“ Бранимира Шћепановића, а у свету на Хемингвејев роман „Старац и море“.

Честитамо Зорану на новом издању док ишчекујемо следеће, убеђени да бунар његове инспирације још дugo неће пресушити.

Н.Б.

Мало о јесењем путовању и припремама за наредни период

Ове јесени, од 7. до 9. октобра 2022. године, обилазили смо Деспотовац.

Деспотовац је градско насеље у Поморавском округу. У близини се налази Ресавска пећина, као и Манастири Манасија и Раваница, Парк Макета и Крупајско врело.

Манастир Манасија је задужбина деспота Стефана Лазаревића, који је почeo да га гради 1407, а завршио 1418. године.

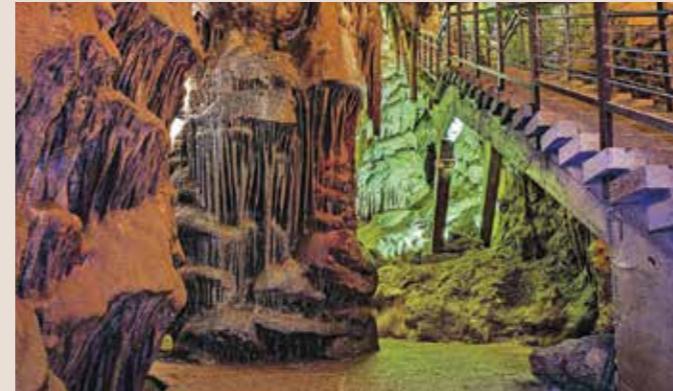
Манастир Раваница је задужбина кнеза Лазара Хребељановића. После Косовске битке и Лазарове погибије, његове мошти пренесене су из приштинске цркве Вазнесења у Раваницу 1392. године.

Ресавска пећина се налази 20 km од Деспотовца у кречњачком брду Бабина глава, на ободу крашког поља Дивљаковац и спада међу највеће и најлепше пећине у Србији. Дуга је 4,5 km.

Парк Макета се налази у општини Деспотовац, на регионалном путу према Ресавској пећини. Парк је отворен 2008. године и простире се на површини од 3000 m².

Крупајско Врело се налази у Источној Србији испод кречњачког одсека Бељанице, са десне стране Крупајске реке, на надморској висини од 220 m. Смештено је у атару села Милановца, удаљеном од Жагубице око 35 km.

Пролећно путовање по плану и програму било је у априлу (8.4 -10.4.2022), када смо посетили Врњачку Бању. Обишли смо манастире Жичу, Свету Петку и Љубостињу. За љубитеље топле воде и купања у садр-



жају програма била је и посета Врњачким термама.

Планови за наредни период

После наших традиционалних путовања, надамо се да ћемо овогодине успети да организујемо новогодишње дружење.

Ваше сугестије, предлози и идеје су нам увек добродошле. И надаље желимо да будемо у сталном контакту са својим члановима, да по њиховим сугестијама уводимо иновације које би побољшале рад Актива и увећале чланство. Нове идеје и предлози су нам од великог значаја, јер нам је опредељење да заједно унапређујемо и обликујемо нашу организацију. Циљ нам је да упознајемо све чланове са оним што ради Актив жена, какви су планови и шта се припрема за следећу годину.

Поново подсећамо будуће путнике да се на време учлане у Актив жена, с обзиром на то да је услов за путовање најмање 3 месеца чланства у Активу пре пута.

Заинтересовани се могу јавити на телефоне: 064-880-2173 Зорица; 011-366-4010 Весна.

Зорица Станков
председник Активе жена
ЈКП ГСП „Београд“

Они су узор свима

Настављамо објављивање похвала које саобраћајно особље ЈКП ГСП „Београд“ свакодневно добија од Београђана. Као је у прошлом броју наших новина речено, многе приче хероја за воланом остale су незабележене, али многе су наши путници с пуно љубави и пажње послали и-мејлом или их испричали телефоном.

Наш суграђанин Иван Гајић је 28. фебруара 2022. године послao мејл и имао је похвалу за нашег возача аутобуса са линије 17 или 31. Написао је:

„Поштована/-и, овим путем бих желео да похвалим и да се захвалим Вашем возачу (Станимир) са линије број 17 или евентуално 31. Данас је пронашао моја документа која су ми пре неки дан била украдена у возилу ГСП, позвао ме, и иста сам пронашао на окретници 17 и 31 на Коњарнику. Велико хвала великом човеку Станимиру!“

Суграђанка Ана Тадић је 1. марта 2022. године послала мејл у коме је похвалила возача аутобуса са линије 77 (гаражни број 3032). Према њеним речима:

„Поштовани, Желим да похвалим вашег возача на линији 77 који је дана 1.3.2022. у 10:06 (број аутобуса 3032) -БГ 2017-PJ био изузетно пажљив, културан и током целе вожње се понашао према свим путницима са уважавањем. Лепо је када за малу плату раде људи који цене компанију и путнике, тј. кориснике. Све похвале за возача! П.С: имао је дугачку косу :)“

Путник Драган Милетић, 11. марта 2022. године, упутио нам је мејл у коме је похвалила за возача (гаражни број 3530) са линије 21А:

„Похваљујем возача који вози увек у ово време (7,23 из Учитељског насеља). Тачан, поуздан, лепо вози, изванредан као човек, прави професионалац!!! Остали треба да се угледају на њега!!! Све похвале!!! Нажалост, нисам успео да га питам за име, али желео бих да добије новчану стимулацију за свој професионални однос према послу и возилу и путницима!!! Хвала!“

Путница која, нажалост, није рекла своје име, позвала је Службу за медијски наступ 4. априла 2022. године и имала је похвалу за возача са линије 28 (гаражни број 2049). Рекла нам је:

„У суботу, на Зvezdari sam чекала тролејбус са линије 40, на другој станици од почетне. Када је дошао тролејбус са линије 28, овог гаражног броја, са зебњом сам питала возача да ли они са линије 40 саобраћају. Он је насмејан и пристојан, љубазно одговорио да возило са линије 40 иде одмах иза њега. Остало сам у шоку, али у позитивном смислу и затечена његовом љубазношћу. Доживљавала сам ја свашта негативно али има још добрih људи. Све похвале за овог возача.“

Заједно пишемо историју



У уторак, 24. маја 2022. године, након две године паузе због епидемијолошких прилика, одржана је скупштина Самосталног синдиката ГСП „Београд“ у Каменој сали Дома синдиката. Један од повода за одржавање ове скупштине била је и презентација нове публикације „Заједно пишемо историју“, чији су аутори Зоран Антић, председник Самосталног синдиката ГСП „Београд“, и Александар Радојевић, председник Синдиката комуналца Србије.

Скупштини су присуствовали чланови одбора и скупштина подружница, представници менаџмента и директори, а тема скупштине био је нови Колективни уговор и његова практична примена преточена у публикацију „Заједно пишемо историју“, на коју су присутни одлично реаговали.

Заседање Скупштине започео је један од аутора, Зоран Антић, који се захвалио свима на одазиву и присуству и најавио председника Самостал-

них синдиката Београда, Драгана Тодоровића. Он се потом обратио присутним, исказао велико поштовање према Самосталном синдикату ГСП „Београд“ и скренуо свима пажњу на његову снагу и бројност. Антић је такође најавио и Александра Радојевића, са којим је касније представио заједнички вишемесечни рад на овом едукативном материјалу.

Скупштина је била конципирана тако да уводну реч има више битних званичника, а потом да се, уз осврт на Колективни уговор, представи структура саме публикације и размотре неки од актуелних проблема.

„Заједно пишемо историју“ је јединствена публикација Синдиката која обједињује међународне и домаће изворе права, методологију обрачуна зараде, упоредни преглед Закона о раду и Колективних уговора, мисију и визију Синдиката и обраћање обојице аутора. Осмишљена је као својеврсни приручник у коме је образложен

и детаљно објашњен начин обрачунања зарада по новом Колективном уговору, који је реализован уз велике напоре и заједно са менаџментом Предузећа, као и уз огромно залагање и помоћ извршног директора Дејана Крстовића. Написана је једноставно и концизно како би, након читања, свако запослен у ЈКП ГСП могао самостално и прецизно израчунати своју плату.

Теме које су аутори обрадили тичу се свих сегмената борбе Самосталног синдиката за права радника, као и бенефита које Синдикат нуди својим члановима. Табеларно је приказана компарација Закона о раду и Колективних уговора Градског саобраћајног предузећа из 2015. и 2022. године како би читаоци имали јасну слику о предностима новог Колективног уговора у односу на претходно стање које је трајало готово 20 година.

Овај „водич за обрачун зарада“ је доступан свим члановима Самосталног синдиката ГСП „Београд“ и кроз низ практичних примера, табела и једноставних формула оспособљава запослене да лако и независно обрачују своју зараду за текући месец.

Поред овог едукативног садржаја, Синдикат је представио и циљеве на које је усмерио пажњу и енергију и на



тај начин поделио са нама своју визију за будући рад. Неки од наредних задатака су **повећање броја чланова за рекреативне и превентивне одморе** са намером да се постигне већи степен солидарности међу запосленима и израда и примена комуникационе стратегије, што ће касније резултирати доступношћу брзих, тачних и прецизних информација свим члановима Синдиката, као и двосмерном комуникацијом и оснажењем чланства да својим предлогима утиче на стратешке одлуке. У публикацији наводе да постоји солидна могућност за остварење ових пројеката, а да ризици не постоје.

Оно што су истакли као теже оствариво су **прављење инфраструктуре за укључивање младих и едукација и примена радничког акционарства**. Уколико би се први циљ остварио, имали бисмо едукован и оспособљен млади кадар који би се на прави начин борио за своје интересе и градио међународну мрежу са омладином у ЕУ. На овај начин би се константно размењивале информације, делила би се искуства и били бисмо упознати са активностима младих у иностранству. Препреке за реализацију прављења ове инфраструктуре, како наводе аутори, јесу незаинтересованост младих и недостатак финансијских средстава и правне регулативе.

Према ставовима аутора публикације, едукација и примена радничког акционарства је најтеже остварив пројекат, јер се не може реализовати без европских развојних агенција и великих европских синдиката који подржавају ову област. Међутим, иако

је овај пројекат дугорочан и захтева велико ангажовање стручних кадрова у области администрације, он доноси значајан бенефит запосленима, а то је да би, у случају појаве јавно-приватног партнериства у преузимању Предузећа или дела истог, запослени могли постати купци и власници свог предузећа.

Премда нису сви циљеви подједнако једноставни за реализацију, Синдикат истиче да ће се у наредном периоду фокусирати на њих и уложити огромну енергију у њихово остваривање.

План који није поменут у брошури „Заједно пишемо историју“, а у ком Синдикат снажно подржава менаџмент Предузећа и стоји иза њега да се успешно реализује, јесте набавка нових возила и гасне станице.

Зоран Антић се осврнуо на рад Дејана Крстовића, извршног директора за финансијске послове ГСП „Београд“, и истакао да је управог. Крстовић, поред Самосталног синдиката ГСП „Београд“, најзаслужнији што је ГСП „Београд“ и даље целовито предузеће и што су, почев од 2016. године, зараде запослених, а посебно возача, континуирано повећавање. Његове су заслуге и то што су погони „Космај“ и „Земун“

и даље ту где су били и што нису угашени. Исто тако, уместо да се затвори, у погону Космај реновирани су комплетна гаража и возни парк. Антић обећава присутним да директор Крстовић и он неће допустити да ГСП „Београд“ прође као предузећа попут „Икарбуса“ и „Сава центра“.

Скупштину на којој је представљена публикација затворио је Зоран Антић похвалом рада свих погона и поруком да ће наставити да се боре и држе заједно. Најавио је обележавање јубиларних 120 година постојања Самосталног синдиката ГСП Београд за следећу годину. Закључио је да је свака година постојања била обележена неком врстом борбе и да ће тако бити и у будућности.

Антић је подсетио све пристуње на још један јубилеј, 14. октобра, а то је 130 година од оснивања ЈКП ГСП „Београд“. Нагласио је да неће дозволити да било ко у овим јубиларним годинама покуша да ослаби или уништи Предузеће и Синдикат. Поручио је да нема предаје и захвалио се још једном свима на присуству и пажњи.

**Комисија за информисање
Самосталног синдиката
ГСП „Београд“**



1892.

2022.

Нека нам 130 година искуства и пословног успеха отвори нове видике,
створи нове шансе и нове прилике.

Синдикат Радника Запослених у ГСП-у вам жели срећан Дан предузећа!



Главни и одговорни уредник: Марина Богајчевић

Новинар: Никола Бојић,

Лектор: Јелена Тмushiћ Пиштало,

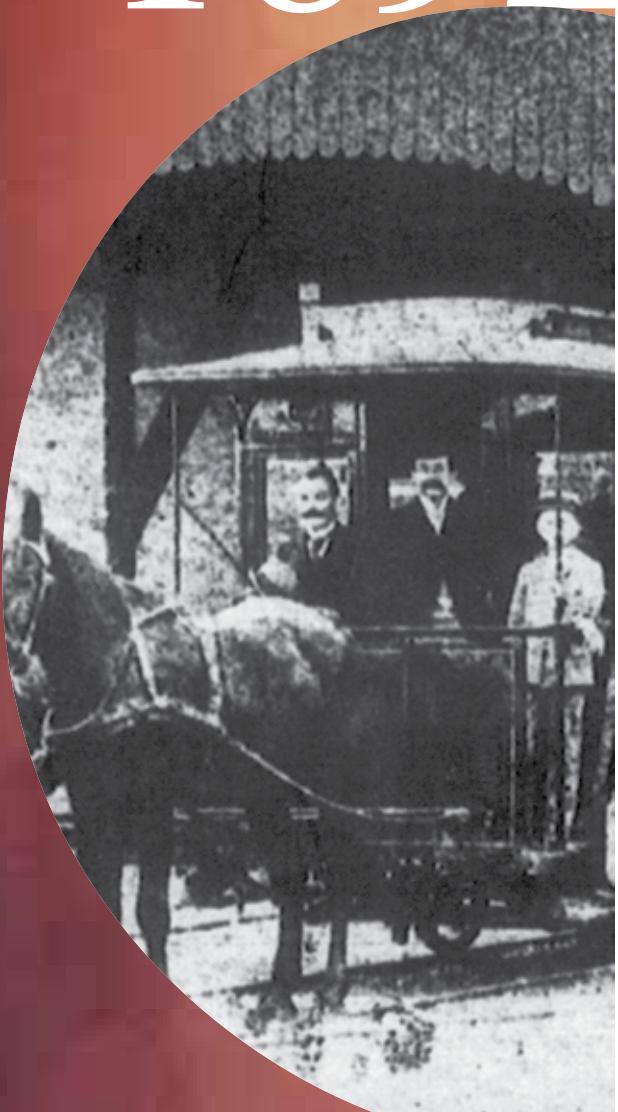
Секретар Редакције: Бранкица Марчета,

Техничко уређење и дизајн:

Лазар Живић, Милан Петровић

Фотографије: Лазар Живић

1892



1893

Издаје:

Служба за медијски наступ

ЈКП ГСП “Београд”

Кнегиње Љубице 29,

телефон: 366-4047

факс: 366-4232