



# ПРЕС КЛИПИНГ

3. април 2018.



# **НАСЛОВИ**

**Игрице, филм и дизајн могу да напуне буџет (стр.3)**

**Ако нема реда, следи штрајк(стр.4)**

**Ево колике плате и какве привилегије имају ТОП МЕНАџЕРИ у Србији(стр.5)**

**ИМТ продат индијском ТАФЕ-у(стр.7)**

**Јавни дијалог о (обрнутој) економији(стр.8)**

**Борба против сиве економије и контролом такси делатности(стр.9)**

**Наставља се производња фијата 500 Л у Крагујевцу(стр.10)**

**Зашто Влада од града Ниша преузима управљање аеродромом(стр.10)**

**"Фијат не лагерује, од сутра опет 410 кола дневно"(стр.12)**

## Игрице, филм и дизајн могу да напуне буџет

Д. МАТОВИЋ

**Да ли су креативне индустрије наша шанса за бржи привредни раст. У овом сектору у Србији запослено је више од 100.000 људи. У 2016. години бруто приходи достигли 4,7 милијарди евра**

МОЖЕ ли Србија да буде извозник идеја? Колико оне вреде? Можемо ли се на друга тржишта пробијати квалитетом, а не само ниском ценом? Да ли су креативне индустрије наша шанса за бржи привредни раст и развој друштва и економије?

Одговоре на ова питања даће недавно основани савет председнице Владе за креативне индустрије. Савет је установљен на предлог премијерке Ане Брнабић. Циљ је да јој помогне како би сагледала потребе креативних индустрија које би заокружиле нову слику Србије, "као земље креативности и иновативности и доброг места за живот и рад стручњака из Србије и целог света".

- Држава је први пут препознала креативне индустрије као сектор, анализирали га и учили његове огромне потенцијале у Србији - каже, за "Новости", Ана Илић, координатор Савета за креативне индустрије. - Креативне индустрије обухватају широк спектар разноликих делатности и зато је веома добро бавити се њима из самог центра власти, одакле се могу сви ресори и иницијативе најефикасније координирати. Кључна је намера председнице Владе да све одлуке доноси у консултацији са стручњацима који су већ остварили добре резултате у овим областима и имају много искуства.

За већину у Србији креативне индустрије су готово непознаница. Ипак, према извештају Светске банке, код нас је у овом сектору запослено више од 100.000 људи, а приходи су им достигли 4,7 милијарди евра у 2016. години!**ИДЕНТИТЕТ**ЗА разлику од Београда, многи други градови Европе имају студије и планске документе за развој креативних индустрија. Други су препознали да су оне у ери глобализације и унифицирања света важне за очување идентитета и специфичности локалних култура.

- Многи на помен креативне индустрије замишљају различите садржаје. Спојене су две речи које људи који се баве културом не сматрају баш блиским и мисле да није пристojно да стоје једна покрај друге - објашњава издавач Зоран Хамовић, директор "Клија". - Ако бисмо термин креативне индустрије превели на српски језик, било би то - стваралачке делатности.

Иако широко дефинисане као све активности које се заснивају на стварању и експлоатацији интелектуалне својине, креативне индустрије чине оглашавање и пропаганда, архитектонске и инжењерске услуге, уметничко и тржиште антиквитета, уметнички занати, дизајн, модно дизајнирање, филмска и видео индустрија, интерактивни софтвер забавног карактера, музичка индустрија, извођачке уметности, издаваштво, израда софтвера и компјутерске услуге, радио и телевизијске активности, културни туризам, фестивалска индустрија и индустрија догађаја.

У свим важнијим развојним и планским документима Савета Европе и Европске комисије, креативне индустрије су незаобилазна тема. Европска унија потенцира развој амбијента за њихов подстицај и поспешивање даљег раста, нарочито на локалном и регионалном нивоу...

Осим у Београду, креативни сектор у Србији је у фази настајања. Највећи разлог је одлазак "креативног капитала" из малих градова ка Београду и иностранству.

МОЖЕ И СА МАЛО ПАРАПРЕМА неким прорачунима, за започињање посла у овом сектору почетне инвестиције су од 1.500 (оснивање агенција које се баве пи-аром, рекламом, организацијом локалних манифестација, интернет портала за продају сувенира, рукотворина...) до 9.000 евра за продукцију информативних колажа, емисија, документарних материјала или музички студио.

- Наш задатак је одређивање приоритетних циљева државне управе и служби Владе, да подстичемо сарадњу између креативних индустрија и других грана привреде, да идентификујемо кључне финансијске и правне препреке за даљи раст овог сектора, али и да предложимо конкретна решења - објашњава Лазар Џамић, члан Савета у коме су и Биљана Србљановић, Тијана Палковљевић Бугарски, "Егзит фондација", Јасна Димитријевић, "Нова Искра", "Мокрин хаус", "Старт ИТ", Александра Лазар, Српска филмска асоцијација, Никола Божовић, Вук Величковић, Андреј Носов, Славимир Стојановић Футро, Игор Тодоровић, Милан Марковић и Дејан Грастић.

Наша "креативна" предузећа најчешће се суочавају са оштром конкуренцијом у свету, пиратеријом, присуством монопола, недостатком професионалних знања, вештина и инвестиција, малим и ограниченим тржиштем... У Србији такође нема фондова за финансирање истраживања и развоја у креативним индустријама. Савет ће, уз подршку премијерке, помоћи да се развије повољније окружење за њихово подстицање и развој.

Иначе, у нашем народу превладава мишљење да се од креативности не може живети, ипак, статистике показују нешто друго - креативне индустрије показале су се као изразито отпорне у време најјачих удара светске економске кризе. Занимљиво је и то да свако пето радно место у креативном сектору "отвара" два нова радна места у сродним делатностима. Важан аспект креативних индустрија лежи и у повезивању културе са привредом, туризмом, образовањем, економијом, културном баштином, али и у њиховом међусобном преплитању.

### **ТЕШКЕ РЕЧИ**

ТЕК што су се устоличили чланови Савета за креативне индустрије, неки од њих постали су мета напада на друштвеним мрежама. Аида Ћоровић, активисткиња за људска права, осула је паљбу по драматуршкињи Биљану Србљановић што подржава Владу и што је један од аутора мултимедијалног споменика Зорану Ђинђићу. Дошло је до усијања у њиховој полемици, па су са обе стране пале тешке речи.

## **Ако нема реда, следи штрајк**

**Б. Дабић - М. Дробњак**

**У Црној Гори, од севера до југа, таксисти траже од надлежних да се поштује закон. Представници синдиката указали на вишегодишње проблеме**

У Црној Гори таксисти траже од надлежних органа да раде по слову закона! Самостални таксисти, чланови струковног синдиката таксиста Црне Горе, који је при Унији слободних синдиката, окупили су се у петак у подне код железничке станице у Бару да укажу на проблеме с којима су годинама суочени, истичући да су у нелојалној конкуренцији са онима који "таксирају у сивој зони", а инспекцијске службе не раде свој посао. Траже и јединствене ценовне тарифе, већу ажурност локалних скупштина, на којима је да донесу одлуке у складу са важећим законима како би се дефинисао рад самосталних таксиста.

Након протеста упозорења на северу Црне Горе, затим у Бару, Струковни синдикат Црне Горе најављује протесте на којима би сви уједињени дошли до државних институција у Подгорици и указали на то да "хоће рад по закону".

Председник струковног синдиката таксиста Црне Горе Борислав Павловић подсећа да су у Бару протестовали и у октобру прошле године, а од тада до данас ништа се није помакло са мртве тачке.

- Због тога што указујемо на проблеме, у држави и граду добили смо тужбе од Филијале пореске управе Бар да нисмо плаћали за 2017. годину неку аконтацију од 11 евра, тужени смо и судија за прекршаје нас је казнио са по 1.000 евра. Пореска филијала у Бару тужила је чланове нашег синдиката који су дигли глас јер смо јавно казали да су нас у пореској управи Бар пљачкали дуги низ година. Ради се о томе да је 2012. године по закону, ауто-такси предузетник у Црној Гори био дужан 645 евра, како је прописало Министарство финансија, а барска филијала Пореске управе је нама обрачунала 1.570 евра. Образложења нема, нас не примају. Упутили смо жалбу, и поред тога, казнили су - нас - казао је Павловић наглашавајући да нема слуша надлежних који би требало да лимитирају број лиценци за такси превознике јер нема посла. У Бару је 80 таксиста, чланова струковног синдиката, а око 140 предузетника има валидне лиценце за рад.

Барске таксисте подржао је и Веско Бијелић, потпредседник Струковног синдиката Црне Горе, који је казао да је њихов циљ био да им државни органи буду партнери у решавању великог броја проблема.

### **КОМУНАЛНА ПОЛИЦИЈА**

- У сивој зони ради много људи. Органи локалних управа нам не обезбеђују такси места. Ми плаћамо некакве такси станице и некакве лиценце које нас доста коштају, а ујутру кад дођемо на посао, немамо где да радимо - казао је Борислав Боро Павловић, председник Струковног синдиката таксиста Црне Горе, истичући да, ако се нешто хитно не промени, таксисти ће се борити за своја права кроз протесте. - Комунална полиција не ради свој посао. Не склањају нелегалне таксисте, који раде без папира и нису пријављени.



## **Ево колике плате и какве привилегије имају ТОП МЕНАѢРИ у Србији**

Данијела Нишавић

Бити топ менаѢер у Србији, осим највеће одговорности и преузимања ризика, подразумева и месечну плату и до 15.000 евра, бонусе, као и бројне бенефиције од бизнис картица, коришћења пословних возила, до приватног здравственог и добровољног пензијског осигурања, а у случају да раскину уговор могу да рачунају и до три годишње зараде одштете, такозвани "падобран".

МенаѢерске уговоре компаније склапају са кључним људима битним за испуњење циљева пословања које власници тих фирми постављају пред њих и са циљем да их "вежу" за себе и дугорочне сарадње, као и мотивације.

Према незваничним сазнањима "Блица", такви уговори се склапају већ од "средњег", такозваног оперативног менаѢмента, чије су месечне зараде до две хиљаде евра, па до топ менаѢмента, где зависно од индустрије у којој компанија послује, месечне нето зараде износе од пет хиљада евра па до 10.000 евра. Врхунски менаѢери који својим компанијама доносе добре профите зарађују и преко 15.000 евра нето месечне плате.

Овакве зараде су карактеристичне тренутно за ИТ сектор, фармацеутску индустрију, банкарство, нафтну и дуванску индустрију...

### **Уз зараду и бонуси, осигурање, бизнис картице, авио карте**

Јелена Булатовић, извршни директор САМ

Наравно, зарада је битан и главни део менаџерског уговора, а са њом се уговарају и бонуси, негде и учешће у власништву, бенефиције које подразумевају покриће одређених трошкова и приватног здравственог и пензионог осигурања, бизнис картица, коришћење возила, горива. Стране компаније практикују уколико је менаџер странац, да му плаћају смештај, као и авио карте.

Српска асоцијација менаџера окупља више од 400 професионалних менаџера. Како каже за "Блиц" Јелена Булатовић, извршна директорка САМ-а, менаџерски уговори су посебни по много чему.

- Доста зависи и од саме компаније, какав је послодавац, али и од менаџера – колико је заправо менаџер вредан за ту компанију и за остваривање њених, доста често високих и захтевних, циљева - истиче Јелена Булатовић.

### **Ко су менаџери у Србији?**

Широк је дијапазон ко су менаџери у Србији. Почев од директора бројних компанија, председника Извршних одбора банака, осигуравајућих друштва, лизинг компанија...

- То су директори и други заступници привредних друштава, чији статус је уређен не само нормама радног, већ и компанијског права и других посебних прописа којима се уређује њихова функција. За разлику од менаџера који су истовремено и заступници привредног друштва, статус свих осталих менаџера где спадају секторски директори и остале категорије руководиоца, уређен је искључиво нормама радног права - објашњава адвокат Ана Лазаревић. Небојша Мандић, ДХЛ

На питање ко су заправо менаџери у Србији, Небојша Мандић, директор ДХЛ, каже да су то сви они који носе одговорност за остваривање одређених пословних циљева.

- Менаџери су челни људи различитих компанија који су ангажовани на развоју пословања. То су и предузетници који раде на имплементацији и развоју своје пословне идеје, а ту су и они који воде одређени сектор, примет производњу одређених производа или продају или пак нешто треће - објашњава Небојша Мандић.

### **Бонуси у зависности од резултата, лојалности фирми...**

Сви они имају специфичне менаџерске уговоре. Њихову посебност представљају клаузуле о различитим врстама финансијских погодности, које они под одређеним условима могу да остваре.

- Најчешће су то годишњи или други периодични бонуси, чије се остварење условљава постигнутим резултатима менаџера и пословним успехом послодавца. Потом, могуће је уговорити и бонусе лојалности, који се менаџеру исплаћују након одређеног броја година на истој позицији у компанији. Или "ехит" бонуси, који се уговарају пред продају већинског капитала и исплаћују онима који прихвате да у компанији остану током продаје и одређеног периода транзиције. Карактеристичне су и клаузуле учешћа менаџера у добити друштва, као и награда и стимулација менаџера кроз стицање акција друштва - указује адвокат Ана Лазаревић. Ана Лазаревић, адвокат

Осим финансијске, менаџери остварују и непосредне новчане користи кроз приватно здравствено осигурање, добровољно пензијско, животно, осигурање од професионалне одговорности. Потом право на коришћење компанијског аутомобила у приватне сврхе, накнада трошкова становања, плаћање школарине за децу. Шта и колико ће добити, ипак зависи од њихове способности да за себе испреговарају највише.

### **"Златни падобран" за топ менаџмент до 36 зарада, средњи до шест**

Посебно интересантна је институција "златног падобрана", који се примењује уколико менаџер добије отказ. Топ менаџмент може да договори и до 36 зарада у случају отказа, док нижи менаџмент, по правилу, може да рачуна на уговарање накнада у износу до шест зарада.

## ПОЛИТИКА ONLINE

### **ИМТ продат индијском ТАФЕ-у**

Аутор: Александар Микавица

Новобеоградски произвођач трактора и пољопривредних машина продат за 66 милиона динара. – Купац ће поново производити црвене „фергусоне” у сарадњи са домаћим и кооперантима из окружења

Индустрија машина и трактора Београд – ИМТ, у стечају, продата је јуче индијској фирми ТАФЕ по почетној цени од око 66 милиона динара. ТАФЕ је једини учествовао на аукцији, произвођач је трактора, по лиценци „Мес Фергусон” мотора, акумулатора и делова за аутомобилску индустрију и вишедеценијски партнер ИМТ-а. Ова индијска компанија је део „Амалгамејшнс групе”, са 44 фирме и годишњим прометом од 2,5 милијарди долара и трећи је по величини произвођач трактора на свету.

Куповином ИМТ-а, ТАФЕ је стекао права на његову интелектуалну својину, која укључује бренд, нацрте и ауторска права, као и некретнине у Јарковцу. У Србији ће производити тракторе под именом ИМТ, а први би могли да се појаве на тржишту за 12 месеци.

Према речима Камала Ахуђа, заменика директора ТАФЕ за европско тржиште, трактори ИМТ неће се производити у Новом Београду, где је фабрика радила од 1956. до 2015. године, када је проглашен стечај. Он је рекао да ће ТАФЕ нову фабрику трактора, са новом опремом, саградити на територији општине која понуди најбоље услове.

– Сарадња ТАФЕ и ИМТ-а трајала је од 1969. до 1992. године, а наши послови у том периоду достигли су укупно 250 милиона долара – казао је новинарима Ахуђа. – Планирамо да са кооперантима из Србије, и бивше Југославије, поново производимо тракторе ИМТ, који су познати и тражени на тржишту бивше Југославије. Наша је намера да што већи део трактора буде произведен у Србији, а не само да се овде склапа. Када више од половине вредности трактора буде домаћи производ, стећи ћемо право да га без царине извозимо у све земље са којима Србија има споразум о слободној трговини.

Мотор се неће производити у Србији, рекао је Ахуђа, али ће се овде производити зупчаници и још неки делови, као и кабина, фелне, гуме, акумулатор, ауспух, филтери, седиште, волан и мазива.

## Јавни дијалог о (обрнутој) економији

Није довољан само један дијалог. Онај о Косову и Метохији, који води председник. Крајње је време да и премијерка почне дијалог – о „обрнутој економији“, са привредницима, синдикатима, професорима, експертима, новинарима. А да би био стварно јавни, мора се и пред камере. Тет а тет са другим мишљењима и критикама. Овако, сви питају, нико не одговара. Пошто ће се по (обрнутој) економији звати јавни дијалог, онда нека га колумна Данаса прва затражи и отвори. Са неколико почетних питања за размишљање и подстицај будуће расправе. Кренимо од следеће приче. Ових дана нам један путар рече како је из добро упућених извора чуо да ће пројекат пута Пожега – Бољари (наставак Коридора ХИ), вредан 40 милиона евра, радити „наши Кинези“. Као и до сада, уосталом. Док ће се наши, некада чувени, а сада блокирани путари и пројектанти (зову их „пензионерски путари“ јер посао хонорарно воде пензионери, пошто сви млађи инжењери одоше), радовати ако их „наши Кинези“ ангажују као подизвођаче. По систему пола-пола. Нема посла (среће) за оне који неће. Иста мета, исто одстојање, је и кад је реч о куповини 700, и кусур, чешких „шкода“, уместо наших „фијата 500Л“. МУП купује од Чеха, а не од највећег домаћег извозника, чији је сувласник. Сетите се оне чувене акције „Купујмо домаће“. Кад се говорило да домаће институције и министри треба да се возе у домаћем „фијату“. Као Румуни у „дацијама“ (бицикле нико није помињао. Нисмо ми Холанђани, или Швеђани).

Следеће важно питање за јавни дијалог је: Шта је са „нашим Арапима“. Обећане су милијарде евра (као оне плате од 500 евра). Онда се појавио „Београд на води“, са све кулама и небодерима. На великим билбордима. После се сазнало да није реч о стварном инвеститору (иако је „награђен“ са 68 одсто власништва), него о девелоперу, који је дао пројекат и мало „сиће“, па пројекат треба да се продаје и да се праве „куле и градови“. Како нема пара, нема ни кула. Не значи да их неће бити. Дуг је период од тридесет година. Ко поживи, причаће. Све се више прича и да је уговор о авио компанији под знаком питања. Постојећи на јесен истиче, о новом се не говори. Ћутање, после година еуфорије. Вест да у нашим авионима нема више бесплатног сендвича и колача, не слуги на добро. Али, нису само „наши“ Кинези и Арапи. Сви су „наши“. Осим стварно наших. Субвенције страним инвеститорима „цветају“. Најчешће за „шрафцигер“ индустрију. Некада је Динкић кренуо са 3.000 евра по запосленом, 10.000 су били екстреми за новине, сад су екстреми (за мали број новина) стигли до 20.000 евра. Дођеш, узмеш и трљаш руке. Да не заборавимо и обавезу плаћања „субвенционисаним“ новозапосленим минималца. И то оног од 25.000 динара. Не би ни помињали субвенције за странце, јер су већ постале опште место, да није било овог новог случаја. После низа фабрика са ниским степеном прераде, на ред стигла и паметна индустрија. Немачкој информатичкој фирми је, кроз субвенције, дато 9,5 милиона евра. За 500 инжењера који ће правити софтвер и паре за газде, по 19.000 евра. Што би било супер, с обзиром на то да је реч о високом степену прераде, да премијерка свакодневно не тврди да наши домаћи информатичари много знају и да су ослонац будућег развоја. Да их немамо ни близу довољно и позива све школе и факултете, да их што више школују. Зар овој нови потез није ударац у леђа тим нашим „ослонцима“. Узеће им младе инжењере. Како ће бити конкурентни са „Голијатом са државним субвенцијама“. Зар не би било паметније и целисходније да смо те (и друге) паре дали стварно нашим. Или су и Немци постали „наши“.

Последња тема за јавни дијалог односи се на децентрализацију. Што је има више на речима и залагањима, то мање у свакодневици. Држава све узима, а „локалу“ враћа „на кашичицу“. Међу



оне малобројне изван „верикале“, нико одозго не залази. Осим кад су избори. Право у месну заједницу, или дом културе. Улазак у супротну градску, или општинску, управу је декретом забрањено. Зато ову општу тему, гарнирану са свеопштом партократијом, делегирамо у јавни дијалог, највише због најновије вести која гласи: држава преузима бесплатно аеродром у Нишу, јер Ниш нема више од милијарде динара за његову реконструкцију. Како нема. Откуда држави. Из „нишког“ буџета. Што једноставно није више „вратила“, или мање узела Нишу и оставила аеродром. Нека њима остане профит, и будући приходи од продаје. Пошто паре нису обојене, испада да оне нису проблем. Него је „штос“ у томе што „ови горе“ све знају и све могу, а „они доле“ слабо шта. Шта ће њима аеродром и паре. Хитно у јавни дијалог. Или званично прогласите свеопшту централизацију и национализацију.

За сада толико. Сви се слажу да без нове индустрије нема виших стопа раста БДП-а, инвестиција, плата и пензија. Ништа не расте на дрвету. Наравно, осим политике. Може ли привредни систем заснован на субвенцијама за стране инвеститоре (најчешће у производе ниског степена обраде и мале додате вредности), високим пореским обавезама и очигледном фаворизовању „наших“, уместо наших, успети да се „подигне“ и у задњи час ускочи у европски воз. Макар у овај западно-балкански. Цифре опасно опомињу. Од почетка СЕКЕ (светске економске кризе), односно у периоду од 2008. до 2017. године, наш БДП је порастао 8,3 одсто, у Немачкој – 22 одсто, у Албанији – 24 одсто, у Румунији – 30 одсто, а у Бугарској – 40 одсто. Наш БДП по глави становника једва достиже 5.000 евра, а просек 28 земаља Европске уније је 30.000 евра. Можда нам само још јавни дијалог може помоћи. Премијерко, објавите термин план и списак учесника и поделите одговорност са народом!

**Аутор је економски аналитичар**

Михајловић с такси удружењима

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зорана Михајловић разговарала је данас са представницима Пореске управе и такси удружења о борби против сиве економије у друмском саобраћају и најавила оснивање координационог тела за праћење спровођења прописа који уређују ту област.

ОПШЕ: ФоНет02. априла 2018. 13.32

Фото: МГСИ

Задатак координационог тела биће мониторинг над применом свих прописа који уређују такси делатност и ефикаснија борба против сиве економије, а она је могућа само ако заједно буду радили надлежна министарства, Пореска управа и такси удружења, саопштено је из кабинета Михајловић.

Састанку су присуствовали представници Савеза удружења таксиста Србије и Гранског синдиката такси возача и ауто-превозника Независност.



## **Борба против сиве економије и контролом такси делатности**

БЕОГРАД: Влада Србије основаће координационо тело за праћење спровођења свих прописа који уређују такси делатност у циљу ефикасније борбе против сиве економије, саопштено је данас.

На састанку потпредседнице Владе и министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зоране Михајловић са представницима Пореске управе и такси удружења, разговарано је о борби против сиве економије у друмском саобраћају.

"Задатак координационог тела биће мониторинг над применом свих прописа који уређују такси делатност и ефикаснија борба против сиве економије, а она је могућа само ако будемо радили заједно - надлежна министарства, Пореска управа, такси удружења", рекла је Михајловић.

Састанку су присуствовали директорка Пореске управе Драгана Марковић, представници Савеза удружења таксиста Србије и Гранског синдиката такси возача и ауто-превозника Независност, саопштено је из кабинета Михајловићеве.



## **Наставља се производња фијата 500 Л у Крагујевцу**

Аутор текста: Бета

**Радници обе смене компаније Фијат Крајслер аутомобили (ФЦА) у Крагујевцу, која дневно производи 410 возила, сутра се после седам радних дана паузе враћају на посао, речено је Бети у синдикату те компаније.**

У синдикату кажу да је званично објашњење компаније о привременом прекиду производње возила "усклађивања производње за тражњом", а сами тумаче да послодавац не жели да "лагерује" аутомобиле "фиат 500Л".

Радници ФЦА ће радити поново у две смене до петка, када ће, као и остали запослени у Србији, имати два нерадна дана за Ускрс. Ове године су у фабрици аутомобила у Крагујевцу била три привремена прекида производње.

Председник Самосталног синдиката ФЦА у Крагујевцу Зоран Марковић је рекао агенцији Бета да од септембра прошле године радници нису радили "ни један комплетан месец".

"Док смо били на овој последњој паузи, чули смо за изјаву премијерке Србије да Фијат остаје у Крагујевцу, али чекамо на званичне информације о продужетку уговора са Фијатом који истиче 29. септембра ове године, о производњи као и о новом моделу", рекао је Марковић.

Он је навео да очекује да ће се 1. маја радницима ФЦА у Крагујевцу придружити 100 запослених из ; кооперантске крагујевачке фирме "Мањети Марели" која производи бранике, а постала је део Групаације ФЦА.

Сииндикати ФЦА и "Мањети Марели", рекао је Марковић, очекују да им се најкасније за 15 дана послодавац званично обрати у вези с преузимањем радника и њиховим статусом.

## **Зашто Влада од града Ниша преузима управљање аеродромом**

Аутор текста: Марија Комазец

**Не стишавају се бурне реакције на одлуку нишког Градског већа да Аеродром "Константин Велики" преда у власништво државе. Док из владе поручују да "аеродром неће упртити и однети у Београд", организације и поједини**

**аналитичари сумњају да се управо ради о уклањању конкуренције "Николи Тесли", и траже објављивање концесионог уговора.**

Почетком јануара, председник Србије Александар Вучић, о нишком аеродрому говорио је управо као о конкуренцији београдском.

Зашто Влада Србије од града Ниша преузима управљање аеродромом? Ресорна министарка тврди - Ниш нема довољно новца да уложи у његов развој, аеродром не приходује ни за плате и обећава да ће држава развијати да као алтернативу београдској ваздушној луци.

"Нећемо ми упртити и понети аеродорм Ниш у Београд. Влада републике Србије је у претходне три године, од 2014. до данашњег дана уложила преко 3 и по милиона евра да би Ниш функционисало. Да нисмо уложили ништа, да нисмо улагали у тако важан аеродром онда би Ниш данас имао мање од хиљаду путника", рекла је министарка Зорана Михајловић.

Аналитичари, међутим, сумњају да држава има другачије намере. Новинар Миша Бркић сматра да је одлука о преузимању Константина Великог повезана са недавним уговором о концесији за београдску ваздушну луку, који је држава потписала са француским Вансијем.

По начину на који је то држава урадила недљу дана након потп са француском компанијом, мој је утисак да у том уговору негде има нека ставка да француска компанија тражи да с есмањи ново активности на свим другим аеродромима.

А тезу да нишки аеродром одузима путнике београдском, почетком године избнео је и председник Србије Александар Вучић.

Сумње да је одлука о преузимању повезана са концесијом за Аеродром "Никола Тесла", разлог је више да Влада Србије објави уговор са концесионаром, а посебно делове који се односе на обавезе које је она преузела, сматрају у Транспарентности Србија.

"Без објављивања уговора, или његових делова који не залазе у пословне тајне концесионара, али се тичу обавеза Владе и потенцијалних трошкова по Србију, неће се одагнати сумње да ли уговор садржи потенцијално штетне одредбе. Такве одредбе могу нанети директну штету јавним финансијама, али и угрозити многе гране пивреде - индустрију и туризам, уколико предвиђају ограничења у вези са развојем авиосаобраћаја ван Београда", казао је Златко Минић из те организације.

Нишки аеродром дуго је таворио, а ретке летове локална власт је и субвенционисала. Линије попут оне за Форли или Подгорицу град је субвенционисао, али то није дало значајније резултате. Међутим, са смањењем такси и доласком лоукостера, терминал нишког аеродрома је живнуо и прошле године кроз њега је прошло више од 300.000 путника.

**Булатовић: Ниш није никоме ништа поклатио**

Одлуком да пренесе у државно власништво имовину и оснивачка права аеродрома "Константин Велики", град Ниш није "никоме ништа поклатио" изјавио је градоначелник Ниша Дарко Булатовић.

Булатовић је изјавио да се тадашња градска власт обавезала да за 157 хектара земљишта на аеродрому које је пренето у власништво града, уступи Министарству одбране земљиште у вредности 1,5 милијарди евра. 2012. године требало је да се покрене поступак уступања земљишта војсци, али до данас то није урађено. Није измирена обавеза ни за стамбени простор", нагласио је Булатовић.



## **"Фијат не лагерује, од сутра опет 410 кола дневно"**

ИЗВОР: ТАНЈУГ

Београд -- Радници крагујевачке фабрике Фијат Крајслер аутомобили сутра ће после седмодневне паузе наставити производњу.

То је потврдио председник Самосталног синдиката у ФЦА Зоран Марковић, додајући да ће се дневно производити 410 аутомобила, у две смене по 205 возила.

Марковић је казао да је то била трећа привремена обустава производње у овој години и објаснио да Фиат прекида производњу чим је слабија потражања.

Како је рекао, Фијат не лагерује аутомобиле фијат 500 Л када је слабија продаја.

Марковић каже да радници Фијата очекује од Владе Србије да разговарају са том компанијом о продужењу десетогодишњег уговора пошто истиче 29. септембра ове године, као и о почетку производње новог модела Фијата у Крагујевцу.