

ВИЗИЈА

ДИЖС СА ПРИОРИТЕТИМА И НАЧИНОМ ДЕЛОВАЊА

МИСИЈА: Друштво дипломираних инжењера железничког саобраћаја Србије (у даљем тексту ДИЖС или Друштво) основано је 2005. године као независно, добровољно, ванстраначко удружење са циљем унапређења и развоја железничког система Србије, афирмације железничке инжењерске струке и остваривања научно-стручних, професионалних и друштвених интереса његових чланова.

У остваривању наведене Мисије, Друштво се током протеклих шеснаест година највећим делом бавило:

- вођењем бриге о развоју и иновацијама техничко-технолошких знања својих чланова кроз организацију или учешће на саветовањима, научним и стручним скуповима, предавањима, округлим столовима или другим врстама иновације знања,
- издавањем научно-стручног часописа „Железнице“, као и другим публикацијама и врстама издаваштва,
- окупљањем чланова ради обезбеђивања њиховог одговарајућег професионалног и друштвеног статуса,
- праћењем и обезбеђивањем информација за потребе својих чланова из области законске регулативе, транспортне политике, стратегије и програма надлежних органа Србије и ЕУ, као и покретањем иницијатива и припрема предлога надлежним органима за измену постојеће и доношење нове регулативе из области железнице,
- разматрањем стратегија, планова, програма, елабората, студија, пројеката и друге документације од утицаја на транспорт, као и давања стручног мишљења о њима,
- развијањем сарадње и удруживања са сродним научним, стручним, привредним и друштвеним организацијама, институцијама и удружењима у земљи и иностранству на реализацији задатака од заједничког интереса, на бази узајамног уважавања, поштовања и самосталности у раду.

У реализацији наведених циљева и активности, Друштво и његови чланови руководе се следећим начелима:

- приврженост истини, научним и стручним нормама;
- одговорност и коректност у послу;
- стално унапређивање стручног знања;
- професионално удруживање у циљу заштите професионалних интереса и остваривања бољег личног и друштвеног положаја кроз транспарентност, солидарност и међусобну сарадњу;
- очување и унапређење животне средине као друштвени интерес од највећег значаја.

А. ОЦЕНА ДОСАДАШЊЕГ ДЕЛОВАЊА И ДОМЕТА ДРУШТВА

Сазревање свести о потреби удруживања инжењера железничког саобраћаја трајало је дуго времена. После неколико година договарања и припремних активности, Друштво је основано 2005. године са великим амбицијама и циљевима у решавању основних еснафских питања. Наиме, у Србији је у то време постојао празан простор за окупљање дипломираних инжењера железничког саобраћаја првенствено због пасивности Савеза инжењера и техничара Србије, Инжењерске коморе Србије и Привредне коморе Србије у односу на проблеме из области транспорта, посебно железничког, али и за потребе окупљања струке за решавање њених интересних питања. Такође, јак утицај на иницирање окупљања имао је и тренд деградирања статуса и улоге инжењера у тада јединственом железничком предузећу (ЖТП Београд, а потом ЈП „Железнице Србије“) и потреба за јачом координацијом и међусобном сарадњом дипломираних саобраћајних инжењера железничког профила, који су до средине 1990-их година били солидарни и повезани из разлога који су првенствено потицали из окружења и амбијента рада.

Међутим, почетни елан¹ као да је појела свакодневица Србије тог времена и борба за основне животне потребе, која иначе заокупља српско друштво већ три деценије. Уз то, показало се да старење становништва и депопулација српског друштва имају директну корелацију са трендовима у чланству Друштва и његовом деловању. Другим речима, наше Друштво је било, и још увек је, под снажним утицајем окружења и његових карактеристика. Друштво као целину у протеклом периоду карактерише пасивност у погледу заједничких и општих интереса и поред неколико ентузијастичких, а неуспешних, покушаја да се издигне изнад окружења.

Почетак рада Друштва се поклопио са почетком реструктурирања железничког сектора Србије². По том основу ДИЖС скоро да се није оглашавало, иако је морало. Ова чињеница много говори о спремности и оријентацији Друштва за изазове који су наступали. Чак ни значајне инвестиције у транспортни и железнички сектор нису покренуле ни ДИЖС, ни сестринска удружења других видова саобраћаја. Објективно говорећи, поред пасивности, досадашњи период карактерише недостатак идеја и платформи, како за интересно окупљање његових чланова, тако и последично за промоцију и јачање Друштва.

ДИЖС данас окупља 155 чланова, од којих су 21 пензионери (14%). Приступнице Друштву је од оснивања потписало укупно 214 колегиница и колега. У међувремену је преминуло укупно њих 12 (6%), а осталих 47 (22%) је исцлањено, од тога: трећина њих су у инерцији само формално потписали приступницу и нису се никад појавили, трећина се исчланила због чланарине (неким је било много и 300 дин годишње), а преостали су отишли због других субјективних и објективних разлога. Практично, број чланова данас је на нивоу 2006. године када се учланило укупно њих 156 (73%), док се из субјективних и објективних разлога у протеклих 16 година исчланило 30 (14%) чланова.

Наведено у овом поглављу показује да је неопходан програмски заокрет, а нарочито у начину и механизмима деловања Друштва.

¹ На првој изборној Скупштини 2006. године било је 95 чланова Друштва.

² Овај процес још није завршен, како у Србији тако и у ЕУ, и не види му се крај у овом моменту.

Б. КЉУЧНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ БУДУЋЕГ АМБИЈЕНТА У КОЈЕМ ЋЕ ДРУШТВО ДЕЛОВАТИ

Визију Друштва у наредној деценији није могуће сагледати без јасне представе о трендовима друштвене стварности код нас и у свету. Свет, односно амбијент у којем ће деловати наше Друштво, биће драматично промењен у наредном периоду. Процес глобализације који је наметнуо поделу рада на нивоу планете, сада ће кренути путем стварања одрживих заједница. КОВИД-19 је показао свету какав је он заиста и да је солидарност, као категорија на којој почива људско друштво, прилично ограниченог домета³. Несолитарност, нефер понашање и брзина којом су поново успостављене границе у ЕУ нас упућују на стварање заједништва и сарадње на локалном нивоу као одбрани од глобалних утицаја. Поверење је нарушено за дужи период и сви ће градити механизме заштите. „Више ништа неће бити исто“ је реченица која се понавља непрестано од почетка 2020. године. Рат у Украјини је додатно убрзао ова кретања.

Са друге стране, развој технологија и технолошких иновација, нарочито био, нано и информатичких, неће бити заустављен. Напротив, биће убрзан. Недостатак координације и заједништва током пандемије, нарочито у 2020. години, баш када нам је највише требала у Европи, проузроковаће управо јачање информатичке и технолошке повезаности. То су околности у којима ће се наћи наше удружење. Дигитализација и дигитална трансформација пословања (е-пословање, а нарочито мобилно пословање), технологије које су носиоци четврте индустријске револуције (*Internet of Things*, *Big Data*, вештачка интелигенција), *MAAS (mobility as a service)*, *Crowdsourcing*, *Blockchain* и друге технолошке иновације требало би да буду основне алатке и начини деловања модерних транспортних инжењера. Пандемија КОВИД-19 је само још више, боље речено драматично, убрзала имплементацију наведених технологија. Транспорт као веома важна карика за успостављање заједништва, биће тема и предмет првенствено на пољу убрзања и олакшања процедура и стварања механизма за овакве ситуације.

Обим промена услед пандемије вируса илустроваћемо овде нама блиским примером - универзитетским образовањем. Донедавно није било сумње у то шта је чинило универзитетско образовање и како оно треба да се изводи⁴. У новом, постпандемијском, свету сасвим је могуће да ће предавање „лицем у лице“ бити изузетак, а не правило. До сада је тзв. „виртуелна настава“ била спорадична, са slabим трендом повећања учешћа и сведена само на изоловане курсеве, а од сада ће њено учешће бити драматично повећано. КОВИД-19 је окончао сваки отпор учењу на даљину. Организације и образовне институције широм света убрзано уграђују тзв. е-учење, јер се оно може пружити било где, било када и по релативно ниским трошковима. Дакле, е-учење или учење на даљину ће имати драматичне последице: смањиће се цене школарина, улоге професора (уз захтеве за потпуно новим вештинама)⁵ ће се значајно променити, студенти ће постати клијенти који ће се дати у потрагу за курсевима који задовољавају њихова специфична индивидуална интересовања, итд.

³ Кризе ширих размера су ситуације које све оголе и покажу право стање ствари.

⁴ Досадашње образовање изразито доминантно се одвијало кроз наставу „лицем у лице“ (*face-to-face*).

⁵ У садашњем образовном моделу професори и наставници су, позоришним речником речено, истовремено и сценаристи и режисери и главни глумци, све у једном.

В. КАКО СЕ ПРОМЕНА АМБИЈЕНТА ОДРАЖАВА НА ОРГАНИЗАЦИЈУ И РАД ДРУШТВА

Деловање на даљину или „виртуелно деловање“, мора да буде основни метод и начин функционисања Друштва у наредном периоду. Под тим се не мисли само на атрактиван веб-сајт са разноврсним садржајима, већ и на све врсте скупова које ДИЖС организује, било интерних или отворених за јавност, тј. од седница Скупштине, Управног одбора и секција, до панел и округлих столова и других врста скупова. Другим речима, Друштво се мора окренути свету интернета и његовим мрежама, односно деловању на даљину као доминантном начину свог деловања. При томе је потребно остварити хармонију између његовог виртуелног и „живог“ рада. Истовремено, визуализација деловања ће захтевати другачије компоноване садржаје уз отварање нових тема, али ће произвести и укључење најширег чланства. И не само чланства.

Сходно променама у окружењу у којем ће деловати Друштво, у наставку су дефинисани приоритети и начин функционисања и деловања ДИЖС.

Г. ВИЗИЈА ДРУШТВА У 2025. ГОДИНИ

Друштво је заједничка кућа за све железничке инжењере у Србији која почива на високој колегијалности, солидарности, заштити професионалних права његових чланова и демократским вредностима у његовом функционисању; кућа у којој ће се железнички инжењери информисати, надограђивати своја знања, истраживати и преко које ће остваривати контакте и партнерства у Србији, Европи и свету; место које чува традицију и добре старе, али и истовремено храбро развија нове, модерне вредности и односе; место где су првоборци технолошких и техничких иновација у изградњи и стварању савременог железничког система Србије на добробит свих.

Д. ПРИОРИТЕТИ У ДЕЛОВАЊУ И РАДУ ДРУШТВА

1) Јачање Друштва, његовог ауторитета и снаге

Основна преокупација и енергија Друштва у наредном периоду треба да буде усмерена ка његовом јачању, односно оним активностима којим ће се постићи атрактивност ДИЖС, што би истовремено водило ка јачању његове организације, чланства, утицаја и унапређењу рада. Друштво се мора првенствено посветити механизмима рада за шире укључење постојећег чланства, његовом проширењу и подмлађивању. У супротном ДИЖС нема перспективу, а задржавање досадашњег тренда води ка његовом одумирању. Последично, то би се одразило на позицију наше струке која се у једном периоду (80-их и 90-их година прошлог века) значајно пробила и стекла углед у стручној јавности и друштву. Транспортни, а у склопу тога и железнички, проблеми које мобилност савременог света и живљења намеће, сигурно ће бити добар амбијент за окупљање саобраћајних инжењера железничког усмерења, у циљу промовисања ове струке и олакшавања младим инжењерима да се брже прилагоде изазовима у професионалној каријери. Наведене трендове неће пореметити ни пандемије (које ће нас сада у глобализованом свету чешће „посећивати“), већ ће само утицати на методе и начин деловања и функционисања Друштва у наредном периоду.

Шта се подразумева под „ојачавањем“ Друштва? То су првенствено: (1) подмлађивање чланства у циљу повећања мобилности и активности ДИЖС, а нарочито његовој већој присутности на мрежама (*Facebook, LinkedIn, Instagram, YouTube* и др.), (2) привлачење чланова средње генерације (10-20 година радног стажа) и (3) реактивирање данашњих пасивних чланова. Ипак, то неће бити довољно да би се одговорило на све комплексније железничке проблеме и изазове новог окружења и технолошких иновација. Да би се изградило снажно и утицајно Друштво способно да одговори на садашња и будућа питања и изазове струке биће потребна (4) **интеграција са сродним инжењерима да би добило на ауторитету и снази.**

У том смислу могућа су два приступа или концепта у јачању Друштва. Први, да се удружимо заједно са саобраћајним инжењерима других видова саобраћаја⁶. Други, да ДИЖС окупља све железничке инжењере било да су завршили машински, грађевински, електротехнички или неки други технички факултет, а раде и специјализовали су се за железничку инфраструктуру, саобраћај и транспорт.

Након свестране дискусије и ширих консултација, Управни одбор се определио **за други концепт, јер је дубоког убеђења да функционисање железничког система у целини треба да буде кључни критеријум и основ за ширење чланства нашег Друштва.** Другим речима, ДИЖС треба да чине сви инжењери који раде код железничких превозника, управљача инфраструктуре, на индустријским колосецима и пругама, затим у логистичким и шпедитерским кућама које се баве у целини или неким делом железничког транспорта, као и они у производњи или пројектовању железничког транспорта, железничке инфраструктуре, возила и њихове опреме, тј. сви они инжењери који учествују у неком делу железничког система или уређењу железничког сектора. Њиховим уласком Друштво би добило већи и шири фонд знања, способност да компетентно даје мишљења и учествује у јавним расправама, као и потенцијално већи број заинтересованих аутора за часопис „Железнице“.

Овакав приступ омогућиће већу снагу, кохерентност и ауторитет Друштва. ДИЖС ће у свом раду проширити опсег железничких проблема, увећати своје потенцијале и ширину, постићи свеобухватност, јер се ради о комплементарним железничким инжењерским струкама. Железнички систем је постао изузетно сложен, од пројектовања и изградње до управљања и његовог коришћења. Потреба за системским инжењерима који познају све делове железничког система је већ сада врло изражена и присутна, а нарочито у процесу реализације инвестиција, од пројектовања до изградње, функционисања и одржавања⁷.

⁶ Према доступним информацијама само су саобраћајни инжењери друмског профила организовани као посебно удружење, док инжењери ваздушног профила немају организацију, али имају окупљање једном годишње у форми округлог стола на Саобраћајном факултету у Београду.

⁷ Дипломирани саобраћајни инжењер железничког профила има најбоље предиспозиције за системског железничког инжењера који би ујединио све аспекте у вођењу пројеката, изградњи и одржавању железничких система.

2) Видљивост рада ДИЖС

Основни недостатак ДИЖС у претходном периоду је била врло слаба видљивост (*visibility*) његовог постојања и рада. Са друге стране, глобализација и КОВИД-19 врло јасно указују какво ће бити друштво будућности. Веб-сајт ДИЖС мора бити његов приоритет у будућности, најважнији фактор његове привлачности и место окупљања чланова. Он мора да буде добро и атрактивно конципиран и дизајниран са садржајима који си тичу проблема са којима се свакодневно сусрећу железнички инжењери. Једноставно, веб-сајт је предуслов за успешну реализацију кључног приоритета означеног под 1)⁸.

Поред активности и прилога који се директно тичу Друштва, потребно је нашим члановима, као и другим заинтересованим посетиоцима, омогућити да на сајту пронађу најновије вести и информације о догађајима на нашим, европским и светским железницама, њиховим плановима и програмима за будућност, прегледе издатих књига, студија, радова и друге литературе од интереса за чланство, као и корисне линкове и занимљиви свет железнице. Како је Сајт базиран на динамичкој платформи у свом садржају имаће форуме на којима ће чланови-посетиоци моћи да предлажу теме и развију дискусије о њима.

Такав сајт захтева значајне ресурсе (људске, временске и финансијске), широку мрежу сарадника и добру организацију. Захтеви за сајт наведених и других карактеристика (видљивост на *google* и другим претраживачима, заштита од хакерских напада, итд) налажу да се пројектовање, имплементација и одржавање сајта препусти професионалним фирмама које се баве овом делатношћу. Развијање веб-сајта би требало да буде основна и свакодневна активност Управног одбора Друштва у наредном периоду⁹.

Друштво поред веб-сајта треба да буде видљиво и на другим атрактивним мрежама као што су *Facebook*, *LinkedIn*, *Instagram*, *YouTube* и друге.

3) Часопис „Железнице“

Часопис „Железнице“ треба да буде трећи приоритет у наредном периоду рада Друштва, као његов кључни заштитни знак препознавања. У том циљу је потребно дефинисати план повећања његовог угледа и ранга у складу са Правилником о категоризацији и рангирању научних часописа Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије и остварити већу привлачност за ауторе радова. Унапређење часописа и редовност његовог излажења уз повећање интересовања аутора за објављивање захтева довођење релевантних млађих и агилнијих људи у Уредништво. У избору Редакције часописа Управни одбор Друштва не сме да се руководи критеријумима познанства, пријатељским или другим везама, већ компетенцијом колегиница/колега који су спремни да се посвете унапређењу ранга часописа, привлачењу аутора и објављивању тематских и других садржаја од значаја за железничку струку и проблематику.

⁸ Ово је кључни и незаобилазни услов. Број посетилаца и број посета веб-сајту биће мера утицаја Друштва и како оно ради.

⁹ У циљу успешности и ефикасности наредни састав УО ДИЖС треба да свој рад започне са дефинисањем организације рада на унапређењу постојећег сајта, његовом редизајнирању, као и проширењу садржаја.

Издавање часописа захтева велико ангажовање и рад већег броја људи, а логистичка подршка уреднику и маркетиншка привлачност часописа мора да буде стална активност и тачка у раду Управног одбора.

4) Рад секција Друштва

Рад секција у протеклом периоду није заживео и поред извесних напора и планова да се већина активности Друштва одвија кроз секције. С обзиром да у овом моменту не постоје потенцијали за рад свих секција треба се оријентисати на оне које ће више ојачати углед и атрактивност ДИЖС. То су секције које покривају:

- Организацију стручних посета иностраним и домаћим железничким компанијама, ремонтерима, произвођачима железничких возила и опреме, лукама, терминалима итд;
- Иницирање и учествовање у изради железничких закона и техничких прописа, активно и видљиво учествовање у јавним расправама код њиховог доношења, праћење и објављивање информација о новим актима ЕУ, давање приказа и коментара, итд¹⁰;
- Сазнања, проблеме и вести из области пројектовања железнице. Инвестициона активност на железницама ЕУ имаће прогресиван раст, па ће све сложенија пројектна активност бити у фокусу нашег чланства и јавности. Ова област је посебно значајна за чланство ако узмемо у обзир намеру Друштва да буде струковно удружење свих железничких инжењера;
- Одржавање предавања стручњака и научника, округлих столова, панела и других облика јавних дискусија по појединим питањима која заокупљају ширу стручну јавност. Ово је веома важан и утицајан облик деловања, са израженом могућношћу привлачења чланства и сарадника, као и посетилаца веб-сајта. ДИЖС мора најмање два пута годишње да одржи неки од наведених облика скупова, а избор актуелних тема и организација скупова би били редовна тачка дневног реда УО;
- Историографија железнице, па и макетарство, су од интереса за Друштво и поједине професије у њему. Љубитељи железнице имали су и имаће значајан утицај на популаризацију железнице и железничке струке код млађих генерација. Стога им треба омогућити да се окупе под окриљем Друштва и њихове активности пратити на сајту ДИЖС, или да се наше Друштво повеже са овим друштвима којих у Србији има неколико.

5) Повезивање са другим професионалним друштвима

Друштво ће настојати да оствари што већу и тешњу сарадњу са другим железничким и инжењерским удружењима у области транспорта у земљи и иностранству. Размена искустава у погледу организације, активности и финансирању између удружења представља важан сегмент и подстицај у унапређењу и иновирању рада самог Друштва.

¹⁰ Потребно је мобилисати чланове који би покрили објављивање информација о изласку железничких и других прописа тако да чланство може преко нашег сајта да прати све промене у законодавству ЕУ и Србије, које су врло интензивне у циљу стварања интероперабилног и јединственог европског и регионалног железничког тржишта.

Е. НАЧИН ДЕЛОВАЊА ДРУШТВА

Претходно су већ дата образложења за промену начина деловања и извођења активности Друштва, које ће обезбедити његову већу присутност у данашњим облицима јавности тј. на интернету и друштвеним мрежама.

Начин организовања рада Друштва мора омогућити његовим члановима да присуствују и учествују у раду ДИЖС „на даљину“. Скупштине Друштва, седнице Управног одбора и секција, као и других облика састајања чланова убудуће треба обавезно организовати комбиновано, односно са непосредним и са виртуелним¹¹ учешћем. У случају немогућности организовања скупштина и седница са непосредним учешћем, оне могу бити и у потпуности организоване виртуелно. Савремена средства комуникације, као што је нпр. ZOOM, Google meet и Viber апликације, омогућавају ефикасно информисање чланова, дистрибуирање материјала, дискусију и гласање по тачкама дневног реда. То ће омогућити веће присуство и активност чланова, приближавање просторно удаљеног чланства и постићи њихову кохерентност и бољу атмосферу у раду, коју у данашњим условима живљења и рада више није могуће обезбедити на други начин¹².

Све активности треба убудуће презентовати на веб-сајту Друштва. Веб-сајт мора да буде централно место и стуб окупљања, привлачења и регрутације чланства. Такође, отворити налоге на актуелним друштвеним мрежама чиме ће се повећати видљивост ДИЖС.

Када претходним начином деловања укључимо чланове на свим организационим нивоима Друштва, приступе млађи инжењери, повећамо заинтересованост садашњег чланства и прикључимо инжењере других струка, онда седнице УО повремено одржавати ван седишта (Београда) тј. у другим градовима Србије у којима постоје наши чланови и железничке компаније. То ће захтевати добре припреме које на крају треба да резултују повећањем чланства, броја посетилаца веб-сајта и угледа Друштва.

Мај 2022. године

Управни одбор ДИЖС

¹¹Са техничког аспекта то неће бити препрека јер сваки инжењер/члан има неки уређај који то омогућује (мобилни телефон, лаптоп, ...), па се пре може очекивати да коришћење апликација може бити препрека у почетку.

¹² Процент присутности чланова остварен на првој изборној Скупштини ДИЖС није достижан без упражњавања савремених информатичких технологија и средстава комуникације предложених у документу.