

Више јавно тужилаштво у Београду

Савска бр 17

11000 Београд

МБ - 13112/25

### Захтев за приступ информацијама од јавног значаја

На основу члана 15. став 1. Закона о слободном приступу информацијама од јавног значаја ("Службени гласник РС", бројеви 120/2004, 54/2007, 104/2009, 36/2010 и 105/21), подносим захтев за приступ информацијама од јавног значаја.

#### Предмет захтева:

1. Информација о томе да ли је Тужилаштво упознато са наводима из текста „Вагоне изнајмљују по ценама шест пута нижим од тржишних“ који је објављен у недељнику „Радар“ од 6. новембра 2025. (у прилогу) о могућим злоупотребама лица која су вршила или тренутно врше функцију вршиоца дужности директора у предузећу „Србија карго“ и друга одговорна лица, а у вези са пословањем на штету тог предузећа.
2. Информација о томе да ли је покренут поступак поводом навода из овог текста, или на основу других, раније добијених информација, а у вези са сумњом да су одговорна лица у предузећу Србија карго свесно поступала на штету тог предузећа у државном власништву, а у корист других привредних субјеката.

За све тражене документе које поседујете у електронском облику, захтев се односи управо на достављање таквих електронских копија, на адресу [ts@transparentnost.org.rs](mailto:ts@transparentnost.org.rs).

Уколико је из било ког разлога потребно да Вам ближе појаснимо садржину нашег дописа, молимо да нам се обратите путем електронске поште.

У Београду,

дана 13. новембра 2025. године

За организацију

Транспарентност Србија:

Миша Бојовић





**Datum:** 06.11.2025

**Medij:** Radar

**Rubrika** Bez naslova

**Autori:** Vuk Z. Cvijić

**Teme:** Borba protiv korupcije/korupcija

**Napomena:**

**Površina:** 1629



**Naslov:** Vagone iznajmljuju po šest puta nižim cenama od tržišnih

**Strana:** 22,23,24,25



**OTKRIVAMO: KAKO DRŽAVNO PREDUZEĆE SRBIJA KARGO  
RESURSE I POSLOVE USTUPA PRIVATNIM FIRMAMA**

## Vagone iznajmljuju po šest puta nižim cenama od tržišnih

Iako ga država kao vlasnik obilno dotira iz budžeta, preduzeće za železnički transport robe je za prethodnih šest godina uknjižilo gubitak veći od 80 miliona evra, a u isto vreme svoje vagone po bagatelnim cenama iznajmljuje direktnoj konkurenciji

Vuk Z. Cvijić







Datum: 06.11.2025

Medij: Radar

Rubrika: Bez naslova

Autori: Vuk Z. Cvijić

Teme: Borba protiv korupcije/korupcija

Napomena:

Površina: 1629



Naslov: Vagone iznajmljuju po šest puta nižim cenama od tržišnih

Strana: 22,23,24,25

### AKCIONARSKOM DRUŠTVU

za železnički prevoz robe Srbija Kargo, u stopostotnom vlasništvu države, resorni ministri za obračun već godinama obezbeđuju izdašnu finansijsku pomoć iz republičkog budžeta da bi pokrilo milionske gubitke, a istovremeno ono vagone kojima raspolaže iznajmljuje privatnim kompanijama u besce-  
nje, po višestruko nižim cenama od tržišnih.

Poslednji takav primer je Aneks 2 Ugovora kojim je Srbija Kargo teretne vagone ustupio srpskom ogran-ku privatnog preduzeća Trans kargo logistik iz Austrije, potpisan pre nešto više od mesec dana, 30. septem-  
bra. Iz tog dokumenta, u koji je *Radar* imao uvid, jasno se vidi da je državno preduzeće Srbija Kargo iznajmilo 150 kola serije RGS po ceni od samo 5,5 evra dnevno po vagonu, bez PDV-a.

Možda u ovom dila većini neupućenih građana ništa ne bi bilo preterano sumnjivo, ali zaposleni i bivši radnici Železnica Srbije ukazuju na niz „neobičnih“ detalja u spornom ugovoru. Istine radi, objašnjavaju upućeni, u Srbiji, za razliku od susedne Hrvatske, ne postoji jedinstvena tarifa po kojoj se železnički vagoni izdaju u zakup. I dok Srbija Kargo svoje vagone izdaje po ceni od 5,5 evra, u Hrvatskoj je dnevna tarifa za istu vrstu RGS vagona skoro šest i po puta veća, odnosno 35 evra. Lako je izračunati da je spornim ugovorom, zbog razlike u ceni, preduzeće u vlasništvu države Srbije ostalo uskraćeno za čak 1.327.500 evra, uz pretpostavku da tih 150 vagona austrijska privatna firma koristi 300 dana godišnje.

Poseban je problem što Srbija Kargo jedini ima sve kapacitete da preveze ogromne količine robe, uključujući i rudu bakra, koju iz Bora kineska kompanija Židín železnicom transportuje do crnogorske luke Bar, a odatle se dalje za Kinu ili neku treću zemlju transportuje brodovima. No, umesto da sama organizuje taj transport, što bi bilo sasvim očekivano za kompaniju koja posluje na tržištu, ona svoje vagone ustupa privatnim firmama, koje joj praktično „otimaju“ posao i tako uništava samu sebe.

„Niko nije naivan da može i da pomisli kako neko baš ne zna da vodi firmu, da komercijalisti ne znaju da rade svoj posao. Ne, ovde se radi o nedostatku boljih ideja moćnika kako da neprimetno izvu-ku novac iz državne firme, pa se sad pristupa bukvalno otvorenoj krađi. Poslednji ugovor koji je potpisao v. d. generalnog direktora Srbija Karga Dušan Đukić otvorio je Pandorinu kutiju zaprepašujućih saznanja

### Bauvezenu, koji je ošteti- o i EPS, Srbija Kargo je prodao nekoliko stotina vagona kao staro gvožđe, da bi ih on potom izvezao strancima

i sumnji da ovo nije usamljen slučaj, već masovna pojava“, objašnjavaju za *Radar* zaposleni, koji su želeli da ostanu anonimni, jer su uvereni da bi ostali bez posla ako bi otkrili svoj identitet.

Tim pre što su, kako kažu, rani-je podnosili prijave tužilaštvima, u nadi da će se sumnjivi ugovori ispi-tati, ali su one sve redom odbijane.

Objašnjavaju i da ovo nije prvi ugovor, jer su Srbija Kargo i srpski ogranak austrijskog Trans kargo logistika i pre toga poslovno sarađivali. Veze su posebno ojačane kada je Senija Bogić Pavlović sa mesta izvršnog direkto-ra Srbija Kargo prešla za direktora firme Rejl transport logistiks (RTL), čiji je osnivač Trans kargo logistik (TCL).

„Od tada su RTL i TCL počeli od Srbija Kargo da iznaj-mljuju lokomotive i vagone, a odskora i da mu preuzi-maju poslove. Između ostalog, RTL je u međuvreme-nu postao prevoznik firme Elikir iz Prahova, čiju robu transportuje železnicom u Bugarsku. Da ih pitate zašto su taj posao predali privatnoj firmi, naveli bi milion raz-loga, od nedostatka kapaciteta, do toga da Bugarska neće da prima vozove zbog duga koji Srbija Kargo nije izmirio, ali je istina da niko ne vodi računa o sudbini tog državnog preduzeća“, navode naši sagovornici.

Srbija Kargo je 10. avgusta 2015, u sklopu restruktu-riranja državne železnice, postalo zasebna firma. Ne-puna tri meseca kasnije, tadašnja resorna ministarka Zorana Mihajlović izjavila je da je MMF „pohvalio re-strukturiranje železnica“ i formiranje tri posebna pre-duzeća, Srbija voz, Srbija Kargo i Infrastruktura žele-znice Srbije. Tada je, na pitanje da li će Železnice i dalje dobijati subvencije iz budžeta, Mihajlović rekla da bi Srbija Kargo „mogao da funkcioniše i bez subvencija“.

I zaista, prvih nekoliko godina firma Srbija Kargo je bila uspešna i 2017. je imala neto profit od 467 miliona dinara ili oko 3,9 miliona evra. Te iste godine, 22. sep-tembra, za v. d. generalnog direktora imenovan je Du-šan Garibović, koji je na toj funkciji ostao do jula 2024. Pre toga bio je v. d. direktora Infrastrukture železnice Srbije i to u vreme kada je za izgradnju deonice brze pruge od Prokopa u Beogradu do Stare Pazove, nakon

potpisivanja ugovora, iz projekta izbačena rekonstrukcija dva veo-ma bitna objekta, Hajdinovog mo-sta i Bežanijskog tunela, o čemu je *Radar* detaljno pisao. Uprkos tome, cena koja je plaćena izvođačima nije naknadno umanjena, iako se procenjivalo da ti radovi vrede iz-među 10 i 20 miliona evra.

Pod vođstvom Garibovića Srbija Kargo je brzo iz plusa prešao u mi-nus i već u 2019. je, prema podacima

**Srbija Kargo jedini ima  
sve kapacitete da preveze  
ogromne količine robe.  
No, umesto da sam  
organizuje transport,  
vagone ustupa privatnim  
firmama, koje mu  
praktično „otimaju“ posao**







Datum: 06.11.2025

Medij: Radar

Rubrika: Bez naslova

Autori: Vuk Z. Cvijić

Teme: Borba protiv korupcije/korupcija

Napomena:

Površina: 1629



Naslov: Vagone iznajmljuju po šest puta nižim cenama od tržišnih

Strana: 22,23,24,25

dostupnim na sajtu APR-a, iskazao neto gubitak od 1,2 milijarde dinara, godinu kasnije gubitak je povećan na 2,2 milijarde, a lane na rekordnih 2,7 milijardi dinara. Samo u prethodnih šest godina to akcionarsko društvo u vlasništvu države napravilo je minus od čak 80 miliona evra ili 9,3 milijarde dinara.

„Po dolasku u Srbija Kargo Garibović je profitabilnu firmu odveo slobodnim padom u provaliju. Prepoltio je cene prevoza, sve se radilo samo na štetu Srbije Karga, zatvorio je najbolje kolske radionice u Kikindi i Velikoj Plani, otpustio najbolje majstore, pa nikoga ne treba da čudi ni što je preduzeće sa 3.000 palo na samo 1.000 teretnih vagona. Vlada Srbije ponovo dotira novac iz budžeta za plate, više da bi se sakrila nepočinstva najodgovornijih ljudi, koje je sama postavila, nego što brine za zaposlene“, svedoči jedan od radnika.

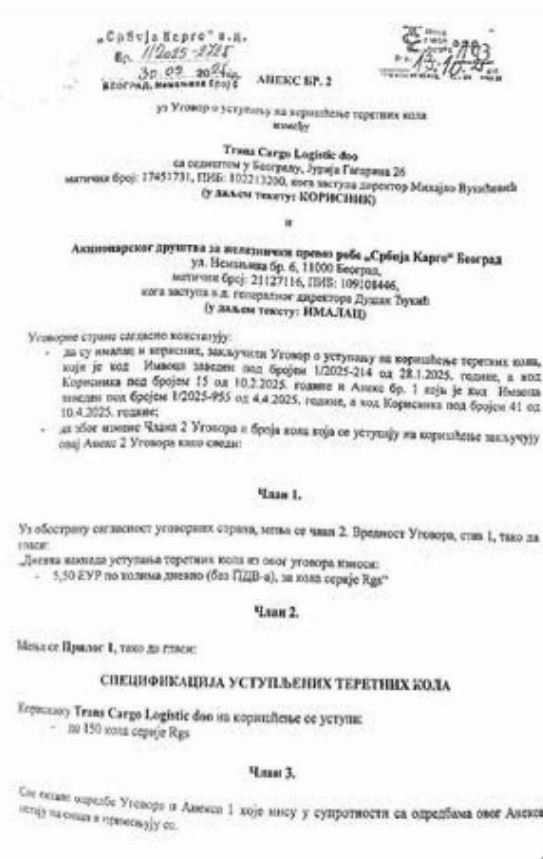
Drugi ukazuje na sumnjive poslove sa firmom Bauvezen, sa kojom je Garibović poslovao i dok je bio na čelu Infrastrukture železnice Srbije. Toj privatnoj firmi, koja se tereti da je za 7,5 miliona dolara oštetila još jedno državno preduzeće, Elektroprivredu Srbije, Srbija Kargo je, dok je v. d. direktora bio Garibović, prodao više stotina teretnih vagona kao staro gvožđe i to odmah nakon što su prešli neophodnu kilometražu, posle koje je trebalo da se upute na remont.

Iako ih je kupio kao staro gvožđe, Bauvezen ih je odmah potom prodao kao vagona i izveo iz Srbije. Time je naneta nenadoknadiva šteta Srbiji Kargu, ali i ogroman profit svima koji su u toj operaciji učestvovali, navode sagovornici Radara. Oni ukazuju i na prilično čudan odnos sa bivšom Jubmes bankom, koju je u međuvremenu kupio Davor Macura, biznismen blizak SNS-u i promenio joj ime u Alta banka.

Iz godišnjeg izveštaja Srbija Karga za 2018. vidi se da je Garibović kod te banke oročio 550 miliona dinara na godinu dana i 110 miliona dinara na pet godina, iz čega se može zaključiti da je v. d. direktora Srbija Karga bilo važnije da održi likvidnost te banke nego da na vreme izmiruje obaveze preduzeća na čijem je čelu bio. Neki u tome vide još jedan razlog za to što nadležni državni organi i resorni ministri nisu reagovali ni na jednu od brojnih spornih odluka.

Država je, prema dostupnim podacima, počela ponovo da daje subvencije Srbiji Kargu 2020, obrazlažući to pandemijom kovida-19. Tako dobijeni javni novac se, međutim, nije koristio za održavanje saobraćaja, kako to propisi nalažu, već za servisiranje dospelih dugova.

Prva subvencija je bila određena Zaključkom Vlade Srbije od 27. avgusta 2020, na predlog tadašnje pot-



Crno na belo: Faksimil ugovora Srbija karga sa Trans kargo logistikom

predsednice Vlade i ministarke građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Zorane Mihajlović. Na njen predlog Vlada je usvojila Zaključak „da se Infrastruktura železnice Srbije a. d. zaduži dugoročnim kreditom kod Banke Poštanska štedionica a. d. u iznosu od 923.000.000 dinara radi rešavanja likvidnosti društva usled nenaplaćenih potraživanja od nacionalnog železničkog prevoznika Srbija Kargo a. d. zbog otežanih uslova poslovanja i posledica pandemije kovida-19“.

U tom dokumentu se navodi i da će se novac od kredita koristiti „za izmirenje obaveza društva prema poveriocima i dospelih poreskih obaveza“, da je Vlada „saglasna da Infrastruktura železnice Srbije kao korisnik kredita podnese zahtev za bespovratna sredstva iz budžeta Srbije u iznosu meničnog duga za tekuću godinu“ i da će „za iznos povučenih sredstava po ovom osnovu, Infrastruktura železnice Srbije otpustiti dug železničkom prevozniku Srbija Kargo“.

Isti recept ponovo je primenjen posle samo četiri meseca, u decem-

5,5

evra

dnevno plaća srpski  
ogranak austrijskog Trans  
kargo logistika za svaki  
od 150 vagona, koje je  
iznajmio od Srbija Karga,  
dok u susednoj Hrvatskoj  
dnevni najam takvih kola  
košta 35 evra





**Datum:** 06.11.2025

**Medij:** Radar

**Rubrika:** Bez naslova

**Autori:** Vuk Z. Cvijić

**Teme:** Borba protiv korupcije/korupcija

**Napomena:**

**Površina:** 1629



**Naslov:** Vagone iznajmljuju po šest puta nižim cenama od tržišnih

**Strana:** 22,23,24,25

bru 2020. Jedina razlika je što je u međuvremenu Zorano Mihajlović na mestu resornog ministra nasledio Tomislav Momirović, koji je pismeno 21. decembra od ministra finansija Siniše Malog zatražio da se dugovi Srbija Karga Infrastrukturi železnice Srbije nadomeste subvencijom. Ministar Momirović traži da se Infrastrukturi železnice Srbije poveća subvencija za dodatnih 700 miliona dinara uz „preporuku“ da se Srbija Kargu otpiše dug od 250 miliona, a Srbija vozu od 200 miliona dinara.

Već u aprilu 2021. Momirović od Vlade traži novih 380 miliona dinara direktnih državnih subvencija za Srbija Kargo. Ta pomoć je već u maju iste godine dodeljena firmi koja posluje na slobodnom tržištu sa još desetak konkurenata, koji nisu dobijali takvu pomoć, a uredno izmiruju sve obaveze prema državi i drugim poveriocima. Država, tvrde zaposleni, još uvek izdvaja značajan novac poreskih obveznika da bi subvencionisala njihovu firmu koja već sedam godina beleži gubitke.

„Sa tim prvim subvencijama bilo je jasno kako se zloupotrebom institucija izvlače pare građana Srbije i štite oni koji te gubitke stvaraju. Dug Srbija Karga prema Infrastrukturi železnice nastao je zato što nije plaćana naknada za pristup i korišćenje železničke infrastrukture, a upravo taj novac se koristi za održavanje te infrastrukture. Vlada, dakle, u svom Zaključku propisuje nezakonito i nenamensko trošenje budžetskog novca za izmirenje poreskih dugova i dospelih obaveza prema poveriocima, čime se ne sprečava propadanje pruga i ugrožava bezbednost saobraćaja. Ta formula izvlačenja javnih para nastavlja se i dalje, a Srbija Kargo lagano klizi ka stečaju, samo što niko od nadležnih i odgovornih to neće javno da kaže“, navode sagovornici našeg nedeljnika.

Za njih je to samo još jedan primer kako se, uz prećutnu saglasnost izvršne vlasti, državno bogatstvo „konvertuje“ u privatne džepove. Sistemske korupcije tih razmera, kažu, ne bi moglo biti da u takve kombinacije nisu uključeni najviši predstavnici vlasti, od članova Vlade, preko partijskih ljudi postavljenih na mesta direktora ključnih državnih preduzeća, do pojedinih tužilaca.

Da je izgradnja železničke infrastrukture u Srbiji postala zlatna koka za uski krug ljudi iz vrha ove vlasti otkrio je i izveštaj Anketne komisije za ispitivanje odgovornosti za pad nadstrešnice Železničke stanice u Novom Sadu. Njihov zaključak je da je urušavanje nadstrešnice „posledica delovanja udružene kriminalne grupe“ i da postoje „osnovi sumnje da se na čelu te kriminalne grupe nalazi predsednik Srbije“ Aleksandar Vučić.

Ostaje da se vidi da li te sumnje mogu da se prošire i na brojne modele izvlačenja novca iz državne železnice, čiji je deo i Srbija Kargo. Tim pre što i stare i potencijalne nove afere povezuju isti likovi – resorni ministri i direktori državnih preduzeća. ■

