

U prvih pet mjeseci ŽFBiH zaradile 36 miliona KM!

Za 26 miliona eura, brže i sigurnije do mora

Štrajk u ŽRS prouzrokovao štete za ŽFBiH od 2 miliona KM



**Ugovor o poslovno-
tehničkoj saradnji između
ŽFBiH, HŽ i Luke Ploče**

**Esad Pizović:
Prebacit ćemo plan
prevoza za 10%!**

**Novi „Jedinstveni
samostalni sindikat
željezničara u FBiH“**

Obim prevoza za period I-V 2011. godine

ŽFBiH zaradile 36 miliona KM!

Uprkos poteškoćama u odvijanju željezničkog saobraćaja zbog remonta „južne pruge“ i u maju 2011. godine premašen je plan prevoza. Prevezeno je 791.800 tona robe, što je za 27% više u odnosu na plan i isti period prošle godine.

U prvih pet mjeseci ove godine prevezeno je 3.779.304 tona robe i ostvareno 397.905.797 NTKM, što je u odnosu na plan i isti period prošle godine povećanje za 19%.

Prevoz (tone) za period I-V 2011. godine

Period	2011	2010	plan 2011	2011/2010	2011/plan
Januar	689.194	539.785	545.844	128%	126%
Februar	677.665	586.619	594.121	116%	114%
Mart	818.962	749.839	752.001	109%	109%
April	801.683	663.892	660.071	121%	121%
Maj	791.800	622.602	615.805	127%	127%
SUMA I-V	3.779.304	3.162.737	3.167.842	119%	119%

N T K M za period I-V 2011. godine

Period	2011	2010	Plan 2011	2011/2010	2011/Plan
Januar	80.288.077	62.393.527	62.662.148	129%	128%
Februar	71.860.926	53.169.937	52.618.522	135%	135%
Mart	88.013.845	69.672.292	69.683.551	126%	126%
April	78.643.309	69.950.735	70.989.129	112%	111%
Maj	79.099.640	77.420.131	78.682.773	102%	101%
SUMA I-V	397.905.797	332.606.622	334.636.123	120%	119%

U ovoj godini došlo je i do povećanja u prevozu putnika, i to za cca 25% u odnosu na prošlu godinu. Na ovo značajno povećanje dobrim dijelom je uticala povećana kontrola naplate karata u vozovima.

Koliki su stvarni finansijski efekti od ovog povećanja? Prema podacima iz Sektora ekonomskih poslova ŽFBiH, čisti transportni prihodi za prvih pet mjeseci ove godine iznosili su 36 miliona KM, od toga u robnom saobraćaju 35 miliona KM, a u putničkom saobraćaju 1 milion KM.

ČISTI TRANSPORTNI PRIHODI (KM) za period I-V 2011. godine

Period	Robni saobraćaj	Putnički saobraćaj	Ukupni prihod
I	6.952.491,79	205.651,80	7.158.143,59
II	6.172.499,67	170.792,18	6.343.291,85
III	7.785.341,37	203.841,03	7.989.182,40
IV	7.578.588,69	258.570,48	7.837.159,17
V	6.465.473,82	239.728,22	6.705.202,04
Ukupno:	34.954.395,34	1.078.583,71	36.032.979,05

Ovo su čisti prihodi JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo poslije odbitka pripadajućeg dijela drugih

učesnika u prevozu (ŽRS Doboj, Agit Zagreb, CKTZ Zagreb, Interšped Ploče i dr.)

i PDV-a na usluge

Tokom jednogodišnjeg mandata Uprave ŽFBiH, u prošloj godini ostvaren je **prihod od 114 miliona KM**. **Dug preduzeća smanjen je za 21 milion KM, povećan prihod za 14 miliona, a rashod smanjen za 7 miliona KM.**

Zato se mogu redovno isplaćivati plaće, doprinosi za zdravstvo i drugi materijalni troškovi. Vraćeno je povjerenje kod naših komitenata i sklopljeni su novi poslovni aranžmani, te pokrećemo nove putničke i teretne kapacitete, itd... **F.M.**

Vlada FBiH o ŽFBiH

Na 11. sjednici održanoj 21.06.2011. godine u Mostaru, između ostalog, Vlada FBiH je usvojila Program utroška sredstava tekućeg transfera „Subvencije javnim preduzećima - Transfer Željeznicama FBiH utvrđenog Budžetom FBiH za 2011. godinu Federalnom ministarstvu prometa i komunikacija. Radi se o 22.000.000 KM, od čega je 21.340.000 namijenjeno finansiranju održavanja željezničke infrastrukture, obavljanja usluga željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja, dok 660.000 KM predstavlja učešće Federacije BiH u finansiranju BHŽJK. **Izvor: Saopćenje Vlade FBiH**

Željeznice FBiH pretrpjele velike

Direktne cca 2 mi a indirektno

Željeznice Federacije BiH pretrpjele su velike štete zbog generalnog štrajka radnika Željeznica RS, koji je počeo 03.06. 2011. godine u 07.00 sati, a završio 17.06.2011. godine.

Ukupne direktne štete prouzrokovane navedenim štrajkom, samo po osnovu neizvršenih ugovorenih prevoza roba i RIV najamnine, iznose cca 2 miliona KM.

Indirektne štete su nesagledive, a ogledaju se kroz smanjeni ugled kompanije, neuposlenost radnika, gubitak novih ugovora, angažovanje alternativnih konkurentskih vidova transporta, prije svega, cestovnog, te kroz fakture naših strateških partnera o njihovim pretrpljenim štetama, koje tek pristižu.

Podsjećanja radi, u periodu od 03.06. do 08.06.2011. godine, saobraćaj se odvijao po minimumu procesa rada, prema kojem su saobraćali svi međunarodni putnički vozovi. Međutim, nisu saobraćali putnički vozovi iz Sarajeva za Bihać, iz Tuzle za Doboj, iz Tuzle za Brčko i iz Bihaća za Bosanski Novi.

Od teretnih vozova saobraćali su po jedan par za naše korisnike BIRAC Zvornik i ARCELOR MITTAL Zenica, te dva para vozova za korisnika GIKIL Lukavac.

Na taj način obezbjeđivane su minimalne količine roba potrebnih za proizvodnju velikih privrednih subjekata GIKIL Lukavac, BIRAC Zvornik i ARCELOR MITTAL Zenica.

U tom periodu, Željeznice FBiH trpjele su direktne štete po osnovu ugovorenih prevoza, odnosno, prevoz roba je smanjen za cca 5.000 tona dnevno, što je prouzrokovalo finansijsku štetu od cca 60.000 KM dnevno.

Osim toga, direktnu štetu prouzrokovalo je i zadržavanje vagona. Već prvog dana, oko 70 vagona u vlasništvu ŽFBiH i stranih kompanija, čekalo je na prevoz. To je prouzrokovalo velike troškove kroz RIV najamninu, koja iznosi 20-25 eura dnevno za jedan vagon. Svakim danom rastao je broj vagona koji su čekali otpremu, a samim tim povećavali su se i troškovi.

Pored natovarenih vozova koji su čekali otpremu, bio je onemogućen utovar i prevoz ugovorenih količina roba, uslijed nemogućnosti prevoza istih zbog minimuma procesa rada, te prevoz novougovorenih količina.

Dana 08. 06. 2011. godine u 07.00 sati

štete zbog štrajka Željeznica RS

štete
liona KM,
nesagledive



započeo je generalni štrajk Željeznica RS.

U periodu od 08.06. do 14.06.2011. godine, teretni saobraćaj vozova preko Željeznica RS nije se odvijao. Međunarodni putnički vozovi saobraćali su do stanice Maglaj, odakle su putnici prevoženi autobusima do graničnih prelaza (Bosanski Šamac, Volinja).

Već 08.06.2011. godine, oko 300 vagona je čekalo na otpremu, a njihov broj je rastao svakim danom, tako da je 14.06.2011. godine, kad su određeni sindikati u ŽRS prekinuli štrajk, oko 450 vagona čekalo na otpremu.

U tom periodu ŽFBiH pretrpjele su dvostruko veće štete po osnovu već ugovorenih prevoza, to jest po osnovu smanjenja prevoza robe za cca 10.000 tona dnevno, što je finansijska ekvivalencija od 120.000 KM dnevno, a dovedeni su u pitanje proizvodni procesi naših najvećih komitenata GIKIL Lukavac, ARCELOR MITTAL Zenica, BIRAC ZVORNİK, SCO Brčko.

Da bi se prevazišla postojeća situacija ŽFBiH su zajedno sa ARCELOR MITTALOM i GIKILOM iznalazile načine da se roba preveze. Tako se uglj iz Ploča za GIKIL dovezio vozovima do Zenice, gdje se istovario, tovario u kamione i dalje prevezio do Lukavca, što je stvaralo dodatne troškove.

SCO Brčko je prevoz šećera iz Ploča za Brčko, u navedenom periodu, organizirao kamionima.

Dana 14.06.2011. godine, određeni sindikati ŽRS prekinuli su generalni štrajk. Od 14.06. do 17.06.2011. godine, kada je ponovo uspostavljen željeznički saobraćaj na cijeloj mreži pruga ŽRS, željeznički saobraćaj preko ŽRS odvijao se uglavnom preko vučnih rejlona ŽFBiH, što redovito voze Željeznice FBiH.

U tom periodu podmirivane su minimalne potrebe naših najvećih komitenata GIKIL Lukavac i ARCELOR MITTAL Zenica, a direktna šteta za ŽFBiH u ovom periodu bila je smanjenje prihoda za 60.000 KM dnevno.

Kao što je ranije navedeno, sa 17.06.2011. godine, odnosno, u večernjim satima 16.06.2011. godine, normalizovan je saobraćaj na Željeznicama RS.

Za normalizaciju istog bilo je potrebno određeno vrijeme kako bi se definisali prioriteti prevoza, te se što bolje organizovao prevoz robe koje su danima čekale zbog štrajka radnika ŽRS. **S.R.**

Zaključen Ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji

Na sastanku je prvi put nakon 1996. godine, zaključen Ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji koji su potpisali predsjednici Uprava ŽFBiH i HŽ-Cargo, Nedžad Osmanagić i Zlatko Rogožar, te generalni direktor Luke Ploče, Ivan Pavlović. Ugovor između ova tri poslovna partnera, potpisan je u cilju što racionalnijeg i djelotvornijeg izvršenja radnih zadataka, te korištenje željezničkih i lučkih kapaciteta. Potpisnici su definisali međusobne odnose u obavljanju poslova oko ukrajca, iskrajca i prekrajca u prevozu tereta. Odredbe Ugovora odnose se na vagonске pošiljke međunarodnog prijevoza i uvozno-izvozne pošiljke koje se prevoze u okviru organizacije HŽ-Cargo i ŽFBiH.

REGIONALNA SARADNJA



Uspješan sastanak:
Osmanagić, Rogožar
i Pavlović

Delegacija HŽ-a i Luke Ploče u posjeti ŽFBiH

Predsjednik Uprave - generalni direktor ŽFBiH dr. sc. Nedžad Osmanagić sa saradnicima, sastao se sa delegacijom Hrvatskih željeznica koju je predvodio predsjednik Uprave HŽ Holdinga Zlatko Rogožar i generalnim direktorom Luke Ploče Ivanom Pavlovićem, dana 13. 04. 2011. godine u Sarajevu. Učesnici sastanka su dosadašnju saradnju između željezničkih kompanija ocijenili vrlo uspješnom.

-Sretan sam da smo napravili sastanak sa najkompetentnijim ljudima jedne i druge željezničke uprave. Razgovarali smo o najbitnijim stvarima i postigli dogovore koji će sigurno pomoći u radu i ŽFBiH i HŽ-a. Razgovaralo se o putničkom prijevozu, prvenstveno o iskoristivosti svih kapaciteta koje imaju ŽFBiH, naročito,

novih „Talgo“ garnitura. Razgovarali smo o teretnom prijevozu oko zajedničkih tarifa, gdje ćemo sigurno ostvariti jedan pomak da bi ukupni korisnici željezničkih usluga u teretnom prijevozu bili zadovoljniji. Postigli smo dogovore vezane za do sad nerazjašnjene odnose u finansijskoj sferi. Razgovarali smo o Inicijativi za osnivanje zajedničke kompanije na prostoru Luke Ploče, dakle o robno-transportnom centru čiji će osnivači biti ŽFBiH, HŽ Cargo i Luka Ploče. To će biti doprinos gospodarstvu jedne i druge zemlje- izjavio je Zlatko Rogožar, predsjednik Uprave HŽ Holding-a.

Predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH dr.sc. Nedžad Osmanagić ocijenio je ovaj sastanak veoma uspješnim. **S.K.-S.R.**

INTERVJU Esad PIZOVIĆ, direktor Sektora za istraživanje tržišta, prodaju i promociju

U ovoj godini planiramo prebaciti plan prevoza za 10 %

Svjesni smo da dobar dio naših ponuda komitenti koriste za obaranje cijene kod drumskih prevoznika koji mogu reagovati brzo i efikasno. Željeznice u tom smislu imaju određene probleme, pogotovo ako se radi o prevozu u kojem participiraju i druge željeznice...

JP Željeznice Federacije BiH d.o.o. Sarajevo prevezle su u 2010. godini 7.926.603 tone robe što je za 8% više u odnosu na plan i za 10% više u odnosu na 2009. godinu. U istom periodu ostvareno je 856.328.237 netotonskih kilometara (ntkm), što je za 1% više od planiranog, ali za čak 22% više u odnosu na 2009. godinu. Plan prevoza za 2011. godinu iznosi 7.804.000 tona, a plan ntkm iznosi 957.403.000.

-Bez obzira na to što je položaj željeznice na transportnom tržištu, ne samo u našoj već i u drugim zemljama, a naročito u zemljama u okruženju sve nepovoljniji, prvenstveno zbog drumskog saobraćaja koji postiže sve veću ekspanziju na transportnom tržištu a na štetu željeznice, ŽFBiH ipak se nadaju da će u 2011. godini prebaciti plan prevoza za cca 10% i ostvariti ntkm za 5% više od planiranog. Naše optimistične procjene baziramo na tome što smo već u prva tri mjeseca 2011. godine zabilježili značajan porast prevoza, bez obzira na remont "južne pruge" koji traje 10 sati dnevno. Također, u martu 2011 godine, ŽFBiH oborile su poslijeratni mjesečni rekord u prevozu roba - rekao je na početku razgovora za „ŽFBH Info“ Esad Pizović, direktor Sektora za istraživanje tržišta, prodaju i promociju u ŽFBiH.

Privredni potencijal

● **S kojim smo privrednim subjektima u BiH zaključili ugovore o prevoza roba za 2011. godinu?**

- ŽFBiH ostvarile su ugovornu saradnju u oblasti prevoza roba sa svim značajnim privrednim subjektima u BiH koji imaju potrebu masovnog prevoza roba, što i čini komparativne prednosti željeznice u odnosu na druge vidove saobraćaja. Među njima su: Elektroprivreda BiH d.d. Sarajevo (3.810.000 tona), ARCELOR MITTAL Zenica d.o.o. (1.884.000 tona), GIKIL Lukavac d.o.o. (1.306.000 tona), ALUMINIJ d.d. Mostar (360.000 tona), Tvornica glinice Zvornik (170.000 tona), Studen & Co Logistika d.o.o. Brčko (200.000 tona), Rudnici boksita (110.000 tona), CIBOS Ilijaš d.o.o. (100.000

tona), Tvornica cementa Kakanj d.d. (80.000 tona), RMU Banovići d.d. (60.000 tona), HOLDINA d.o.o. Sarajevo (40.000 tona), SSL Lukavac (40.000 tona) i KLAS Sarajevo d.d. (40.000 tona).

● **Da li u asortimanima roba nekih od ovih privrednih subjekata, postoje i određene količine koje se prevoze i drugim vidovima saobraćaja?**

-Postoje, i to se prije svega odnosi na: prevoz gotovih proizvoda iz Arcelor Mittala Zenica za zemlje u regionu; prevoz uglja iz RMU Banovići prvenstveno za potrebe šećerana u Hrvatskoj i privrednih subjekata u Srbiji; prevoz sode za potrebe hemijske industrije u Austriji; prevoz melase iz GIKIL Lukavac za Italiju i prevoz glinice iz Zvornika za prekomorske zemlje.

Potreba za Tad vagonima

● **Da li naš vozni park može odgovoriti zahtjevima za prevoz bilo koje vrste tereta i šta nam eventualno nedostaje?**

-Za trenutni i perspektivni obim prevoza ŽFBiH raspolažu potrebnim brojem vagona tipa *otvoreni, zatvoreni i plato vagoni*. Vučni kapaciteti trenutno zadovoljavaju potrebe, ali za perspektivni obim ukazuje se potreba većeg broja lokomotiva. U tom smislu jedno od rješenja jeste povlačenje lokomotiva koje su bile angažirane kao najam u Turskoj. Analiza strukture roba u BiH i trenutnih kapaciteta pokazuje da ŽFBiH imaju potrebu za određenim brojem specijalnih vagona tipa *Tad* namijenjenih prevozu rasutih tereta sa istovarom putem gravitacije.

Također, postoje i privredni subjekti koji imaju potrebe za prevozom većih i značajnijih količina robe, a koje sa željeznicom ostvaruju tek malu ili neznatnu saradnju kao, na primjer:

Petrol OIL Zenica sa planiranom količinom od 15.000 tona bez realizacije; BBM Amfibolit sa planiranom količinom od 20.000 tona bez realizacije i Tvornica Gipsa sa planiranom količinom od 13.000 tona i ostvarenim prijevozom od svega 870 tona.

Ovi privredni subjekti, svakako, čine potencijal interesantan željeznici.

● **Zbog čega ovi privredni subjekti tako malo koriste usluge prevoza roba željeznicom?**

Primjeri iz regije

● **Na koji je način u regiji riješeno pitanje prevoza nafte, opasnih i lako zapaljivih materija, te vangabaritnih tereta? Da li su na pomolu neka nova rješenja za ŽFBiH?**

-Pitanje prevoza nafte i naftnih derivata u regiji nije riješeno na način da je željeznica monopolistički prisutna u prevozu, ali je njihovo učešće znatno veće. To je dobrim dijelom rezultat politike koje provode vlade zemalja u regionu. Pitanje prevoza opasnih materija i roba koje spadaju u klasu RID, te vangabaritnih tereta obavlja se isključivo u skladu sa zakonskim propisima i pravilnicima. Željeznice u tom smislu nemaju posebnih teškoća, jer ispunjavaju zakonski utvrđene standarde.

-ŽFBiH svakako su analizirale i nastojale detektovati razloge slabe ili nikakve realizacije prevoza za ove komitente. Razlozi su različiti: od poslovnih odluka koje ovi komitenti ne žele otkriti, do propalih kupoprodajnih ugovora sa dobavljačima. U osnovi, to uvijek pokušavaju opravdati cijenom prevoza. U određenim slučajevima to može biti i opravdanje, pogotovo ako se radi o roba neznatne tarifske vrijednosti (kameni agregati ili gips) namijenjenim tržištu

u Sloveniji i Hrvatskoj, čiji prevoznici prelaze vrijednost robe.

Saobraćajna politika

● **Ko su potencijalni komitenti, čije bi pridobijanje na prevoz bilo od strateškog značaja i kako ih pridobiti?**

-Komitenti su oni koji se bave uvozom nafte i naftnih derivata, odnosno, Udruženje prometa naftnih derivata FBiH, izvoznici drveta, rudnici gipsa, SSL Lukavac, BBM Amfibolit, Fabrika soli Tuzla, regionalni centri mlinarske industrije. Privući ih možemo: mjerama saobraćajne politike (nafta i naftni derivati); posebnim projektima u saradnji

sa drugim željeznicama učesnicama koji podrazumijevaju veći kvalitet usluge, brzinu i nižu cijenu; permanentnim učešćem sa komitentima u opciji ponude koja tretira i troškove prevoza; medijskim predstavljanjem posebnih projekata i investiranjem u oblast kombinovanog saobraćaja.

● **Da li su ŽFBiH vršile analizu konkurencije? Šta je to što ona nudi svojim korisnicima, a mi ne?**

-Prilikom razmatranje svake ponude vodimo računa i nastojimo analizirati konkurentske uslove prevoza. Osim toga, svjesni smo da dobar dio naših ponuda komitenti koriste za obaranje cijene kod drumskih prevoznika koji mogu reagovati brzo i efikasno. Željeznice u tom smislu imaju određene probleme, pogotovo ako se radi o prevozu u kojem participiraju i druge željeznice. Sa ŽRS imamo potpisan *Protokol o komercijalnoj saradnji* i proces usaglašavanja za prevoze koji zahtijevaju nižu cijenu od dogovorene traje dugo.

U tom smislu potrebne su odluke upravnih organa kompanija. Sa drugim željezničkim kompanijama nemamo direktne ugovore o komercijalnoj saradnji i većinu prevoza vršimo putem ovlaštenih prodajnih agencija ovih kompanija ili registrovanih organizatora prevoza ili špeditera koji imaju i svoj interes. To svakako čini prevoz željeznicom skupljim.

Dakle, drumski prevoznici nude: proces brze i prilagodljive ponude i direktan prevoz od vrata do vrata, bez usputne manipulacije.

● **Da li su ŽFBiH razmatrale mogućnost proširivanja svojih usluga kroz špediterske i ostale usluge (olakšavanje i ubrzanje carinskih procedura, skladištenje robe, prevoz "od vrata do vrata" i slično)?**

-Kroz zacrtane ciljeve poslovne politike kao što su: povećanje konkurentnosti i obima prevoza, povećanje kvaliteta usluga i zadovoljstva korisnika, ŽFBiH žele povećati svoje učešće na transportnom tržištu. U tom smislu, kao prioritetan zadatak nameće se povećanje obima saradnje sa partnerskim željeznicama u oblasti: *analize tržišta, razvoja novih projekata, efikasne prodajne politike i optimizacije proizvodnih aktivnosti.*

To znači razmjenu podataka o robnim tokovima i definisanje novih potencijala po robnim grupama kao i definisanje potencijalnih kupaca i upoznavanje sa njihovim prevoznim i drugim logističkim potrebama. Shodno tome, razvili bi se novi projekti kroz vozove sastavljene od mješovitih pošiljki konvencionalnog i kombinovanog prometa, sa kompletnim logističkim uslugama (*sastavljanje voza, distribucija pojedinačnih pošiljaka, skladištenje* gdje je moguće i dr.). U području prodaje formirala bi se konkurentna cijena sa ovim dodatnim uslugama *od A do B* po želji kupca i pripremili zajednički prodajni instrumenti.

ŽFBiH takođe vode aktivnosti vezane za optimizaciju i pojednostavljenje razmjene vozova između željeznica u međunarodnom saobraćaju, razmjene tehničkih i komercijalnih podataka i osiguranja praćenja vozova, vagona i pošiljki, zajedničkog korištenja vagona i skraćivanja prosječnih voznih vremena vozova iz međunarodnog saobraćaja. **S. R.**

Uprava ŽFBiH i Vijeće uposlenika ŽFBiH

Potpisan Sporazum o međusobnim pravima i obavezama

Predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH dr. sc. Nedžad Osmanagić i predsjednik Vijeća uposlenika/zaposlenika ŽFBiH Mehmed Rakovac potpisali su 18.04.2011. godine Sporazum o međusobnim pravima i obavezama. Ovim Sporazumom se uređuje način izvršavanja zakonske obaveze Poslodavca prema Vijeću zaposlenika, obaveze i ovlaštenja Vijeća zaposlenika, primjena Sporazuma i druga pitanja vezana za međusobni odnos Vijeća zaposlenika i Poslodavca.

Tokom potpisivanja Sporazuma predsjednik Uprave ŽFBiH Nedžad Osmanagić je rekao da očekuje da odnos između Uprave ŽFBiH i Vijeća zaposlenika bude zasnovan na saradnji, zdravom dijalogu i partnerstvu.

-Vijeće uposlenika mora znati da u ovoj Upravi ima partnera, a ne protivnika. Želimo zajedničkim snagama ozdraviti ovu firmu, znači, da pozitivne, zdrave snage nadvladaju one retrogradne, kojima je cilj isključivo vlastiti interes, pa i po cijenu opstanka ŽFBiH. Moram istaći da smo u prethodnom periodu ostvarili izuzetne rezultate, uprkos tome što su nam



pojedini sindikalni lideri onemogućavali da svoj posao radimo u punom kapacitetu. Rezultate koje smo postigli prepoznali su ljudi u novom sazivu Vlade FBiH, te nam je obećana kvalitetnija pomoć nego što smo je imali do sad, ali pod uslovom da sami sebi „ne skaćemo u stomak“-rekao je Osmanagić.

Potpisivanje Sporazuma, predsjednik Uprave je zaključio konstatacijom da je najbolji način da željezničari ostvaruju svoje interese upravo kroz ozdravljenje i jačanje firme, jer će samo na taj način moći ostvariti bolji životni standard. U tom cilju, neophodno je shvatiti da je došlo vrijeme da „mi vodimo posao, a ne da posao vodi nas“, kao i to da novac neće doći sam od sebe, već da ga moramo zaraditi. **S. R.**

„Jedinstveni samostalni sindikat željezničara u Federaciji BiH“

Interes uposlenika na prvom mjestu

Osnivačka skupština na kojoj je formiran sedmi po redu sindikat u sklopu Željeznica Federacije BiH, održana je 16. juna 2011. godine u sali doma učenika Željezničkog školskog centra u Sarajevu. Predsjednik ovog sindikata Sehid Avdić ističe da je zapravo riječ o prvom jedinstvenom sindikatu u ŽFBiH, te je stoga i nazvan „Jedinstveni samostalni sindikat željezničara u Federaciji BiH“.

-Cilj ovog sindikata je da okupi što veći broj članova i omogućiti im da istaknu svoje specifične interese i probleme- kaže Avdić i dodaje da u ovom sindikatu neće biti doživotnih predsjednika, već da će se vrednovati isključivo rezultati rada, kao i stav svakog člana sindikata posebno.

U ime predsjednika Uprave ŽFBiH dr. sc. Nedžada Osmanagića prisutnima se obratio mr. Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora. Salketić je skrenuo pažnju na to da se Željeznice Federacije BiH nalaze u teškoj situaciji i da ljudi koji su na čelu novoformiranog sindikata, moraju znati da je to odgovorna funkcija.

-Također, kompanijama koje su od presudnog značaja za privredu, moramo dati garanciju da



možemo ispoštovati dogovore koji su regulisani ugovorima. Uvjeren sam da će ovaj sindikat biti uspješan i raditi u interesu svih nas - istakao je Salketić.

Skupštini su prisustvovali predstavnici iz cijele Federacije BiH. U svrhu bolje zaštite interesa radnika, svojih članova, sindikat će razmjenjivati informacije, iskustva, iskazivati solidarnost i provoditi zajedničke akcije i kampanje na nivou cijele Federacije BiH, sve u interesu uposlenika, ali i u interesu preduzeća. **M. V.**

Završen remont prve dionice pruge na relaciji DG RH-Čapljina-Mostar-Raška Gora

Brže i sigurnije do mora

Prvu dionicu obnovljene pruge u promet je pustio Federalni ministar prometa i komunikacija mr. Enver Bijedić. Unaprijeđena sigurnost saobraćaja i skraćeno vrijeme putovanja

Svečanost povodom završetka remonta prve dionice pruge u dužini od 53 km, na relaciji državna granica sa RH-Čapljina-Mostar-Raška Gora, održana je 03.06.2011. godine u Željezničkoj stanici Mostar, u prisustvu predstavnika Vlade FBiH, kantonalnih i gradskih zvaničnika, poslovnih partnera i građana Mostara.

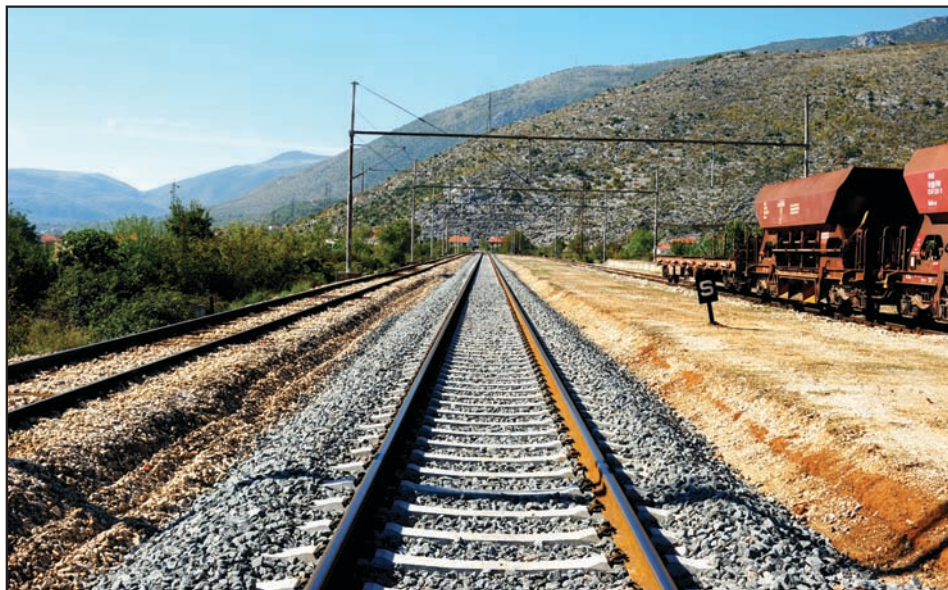
- Izvođač radova na pomenutoj dionici je JV Swietelsky-Alpine Austrija, Konsultant je JV Obermeyer-IPSA, a Projektant IPSA Institut Sarajevo. Kreditori su EBRD i EIB. Ukupna vrijednost Ugovora iznosi 51 milion eura. Za ovu dionicu vrijednost Ugovora je 25 miliona eura, a za dionicu Konjic - Raška Gora, 26 miliona eura. Radovi su počeli 23. novembra 2009. godine, a njihov završetak planiran je za 23. novembar 2011. godine.



Osmanagić: Dobivamo stabilnost i sigurnost u procesu prometovanja

- Između ostalog, na ovoj dionici ugrađeno je 54 km kolosjeka, 30 skretnica, blizu 90 hiljada pragova, uz napomenu da je AB prednapregnuti prag, domaći proizvod i po prvi put u historiji BiH je proizveden i ugrađen u prugu. Također, postavljen je i novi zastor od eruptivnog materijala, domaće proizvodnje i to 105.000 m³. Postavljena su četiri savremena putna prelaza tipa STRAIL, 99 čeličnih stubova za kontaktne mreže, postavljena dupla elastična sigurnosna ograda u dužini od 3.761 metra, itd.

U toku implementacije projekta, angažirani su domaći podizvođači, Remont pruga d.d. Sarajevo i Step d.d. Sarajevo, te brojne manje



firme i pojedinci. Primjera radi, betonski pragovi tipa BH 70 proizvedeni su u tvornici Salakovac, firme Prominvest d.d. Konjic. Radovi su vršeni na donjem i gornjem stroju, na iskopima, ugradnji gabiona, betoniranjima, ugradnji stubova kontaktne mreže, zavarivanju šina, ... Oprema i zaposlenici ŽFBiH bili su angažirani kroz najam dizel lokomotiva sa posadama, vagona, mašina podbijačica kolosjeka i plugova za zastor sa posadama, varilaca na zavarivanju šina, te stručnjaka na kvalitetnom pregledu i prijemu materijala za prugu.

Kroz pomenuti angažman ostvarene su značajne uštede, te ostvareni prihodi za podizvođače, ŽFBiH kao i širu zajednicu. Važno je napomenuti da smo i pored zatvora pruge od 10 sati dnevno, pojačanim angažmanom uposlenika ŽFBiH ostvarili, pa čak i premašili plan prevoza za više od 10 %.

Ovaj projekat ima poseban značaj, ako se uzme u obzir da su ŽFBiH sopstvenim snagama aktivno učestvovali u realizaciji projekta, zajedno sa svjetski poznatim brendovima kao što je JV Swietelsky-Alpine Austrija. Ova činjenica daje nam za pravo da i ubuduće možemo biti pouzdan

partner domaćim i međunarodnim kompanijama u svim značajnim razvojnim projektima obnove i rekonstrukcije.

- Ovo je važan događaj iz više razloga. Ovom rekonstrukcijom dobivamo stabilnost i sigurnost u procesu prometovanja koji radimo na ovom dijelu pruge, a radimo i pripremu za revitalizaciju čitave pruge, da bi postigli veću sigurnost i brzine. Želim napomenuti da ovaj dio pruge nije bio rekonstruiran čak 40 godina - kazao je predsjednik Uprave-Generalni direktor ŽFBiH dr.sc. Nedžad Osmanagić i najavio nastavak remonta pruge sve do Sarajeva.

Federalni ministar prometa i komunikacija mr. Enver Bijedić izrazio je zadovoljstvo urađenim poslom.

-Ovo je najznačajniji događaj u posljednjih nekoliko godina i pokazatelj je kako nova Vlada FBiH ispunjava data obećanja- istakao je Bijedić.

Pruga normalnog kolosjeka Sarajevo-Ploče izgrađena je 1966. godine i od njene izgradnje nije vršena obnova. Kada se govori o stepenu njene dotrajalosti, u obzir treba uzeti protekli rat i verificirane štete na željeznici, koje su procijenjene na milijardu eura. **S.K.**

OPERATOR

ŽFBiH neće produžiti Ugovor o zakupu sa TCDD

Lokomotive iz Turske vraćaju se u BiH

Ugovor o zakupu 19 lokomotiva Turskim državnim željeznicama (TCDD) istekao je 31. decembra 2010. godine. I po isteku Ugovora TCDD nastavile su eksploatisati naše lokomotive, te sa 31. januarom 2011. godine njihova dugovanja prema ŽFBiH, po osnovu zakupa, iznose 2.578.404,04 KM. S obzirom na to da se lokomotive još uvijek koriste, ŽFBiH će imati još potraživanja prema TCDD.

Na sjednici Uprave ŽFBiH 03. februara 2011. godine, zauzet je stav da se ne produžuje

Ugovor o zakupu lokomotiva Turskim državnim željeznicama. Eventualno se može dogovoriti o najmu određenog broja lokomotiva, koje nisu neophodne za obavljanje transporta ŽFBiH u 2011. godini. Na istoj sjednici zaduženi su Ekonomski poslovi da izvrše konačno i definitivno savršenje svih obaveza TCDD prema ŽFBiH, te da Izvršni direktor za ekonomske poslove i VD Pomoćnika Izvršnog direktora organizuju odlazak i sastanak u TCDD, u cilju regulisanja spornog duga.

Istovremeno, Izvršni direktor za poslove željezničkog operatora zadužen je da pripremi prijedlog potrebnog broja lokomotiva za planirano povećanje obima prevoza u 2011. godini i napravi balans između potreba strateških partnera i ograničenja koja su uzrokovana remontom pruge u Hercegovini, te da pripremi i usaglasi dinamiku povrata lokomotiva sa Turskim državnim željeznicama. **S. R.**

Generalna skupština Evropskog udruženja
 željezničkih policija i zaštitarskih službi

 ŽFBiH pristupile
 asocijaciji
 COLPOFER

Ovim članstvom ŽFBiH preuzimaju i dio odgovornosti za sigurnost na području željeznice i na dijelu pruge na Koridoru Vc, koji se veže za Koridor X

Povećan broj krađa željezničke imovine, sve manja sigurnost robe i putnika, te opravdano povećan strah od krivičnih djela, vandalizma, razbojništva i terorizma, nalažu željeznicama obavezu formiranja efikasnije unutrašnje službe za zaštitu. Pored dobre unutrašnje organizacije, preduslov efikasnosti je dobra saradnja sa nacionalnim policijama, pouzdana baza podataka i bolja razmjena informacija, kako u okviru pojedinih država, tako i na međunarodnom planu.

ŽFBiH su od 2007. godine aktivno učestvovali na sastancima radnih grupa koridor X, a 2009. godine na poziv Generalnog sekretara, kao posmatrači prisustvovali su na 49. konferenciji Generalne skupštine COLPOFER u Rumuniji. Uprava Željeznica FBiH prepoznala je ove probleme sa kojima se susreću sve evropske željeznice i dala saglasnost da se nastave i realizuju već poduzete aktivnosti za članstvo ŽFBiH u Evropsko udruženje željezničkih policija i zaštitarskih službi – COLPOFER.

Na 54. Generalnoj skupštini asocijacije COLPOFER-a, koja je održana u Varšavi 23/24. marta 2011. godine, uz glasanje predstavnika zemalja članica, ŽFBiH su jednoglasno primljene u članstvo. Da bi se o kandidaturi ŽFBiH moglo ozbiljno raspravljati i na kraju glasati o prijemu, bilo je neophodno da Željeznice FBiH predstavljaju sistem organiziranja i funkcioniranja zaštite željezničke imovine. Jednoglasna odluka o prijemu uslijedila je nakon prezentacije čime su se sve članice COLPOFER-a uvjerile:

- ✓ da ŽFBiH imaju uređenu Unutrašnju službu zaštite koja je formirana i organizovana u skladu sa zakonskim propisima i opštim aktima Društva,
- ✓ da se pri obavljanju zaštitarske djelatnosti poštuje zakonska regulativa,
- ✓ da zaštitarske poslove obavlja educirano i certificirano osoblje i
- ✓ da je rad službe pod inspeksijskim nadzorom Federalnog ministarstva unutrašnjih poslova BiH.

Članstvom u COLPOFER-u Željeznice FBiH preuzimaju i dio odgovornosti za sigurnost na području željeznice i na dijelu pruge na Koridoru Vc, koji se veže za Koridor X.

Poseban razlog što je ova konferencija održana u Varšavi jeste Evropsko prvenstvo u fudbalu koje će se 2012. godine održavati u Poljskoj i Ukrajini. U tom periodu očekuje se povećan prevoz putnika, odnosno, navijača željeznicom, što predstavlja veliku obavezu svih članica COLPOFER-a, kako sa organizacionog, tako i sa sigurnosnog aspekta.

COLPOFER je zasebno udruženje pri UIC-u formirano još 1980. godine, ali nikada dosada nije bilo veće potrebe da željezničke policije i željeznička preduzeća u Evropi tako tijesno saraduju, razmjenjuju informacije, donose programe i podržavaju inicijative koje su od zajedničkog interesa. Proširenje EU ih sve više obavezuje da preduzimaju aktivnosti koje prelaze i okvire njihovih državnih interesa.

F.M.

STRATEŠKI DOKUMENT EU

 Bijela knjiga o transportu
 –šansa za željeznicu

Nova i dugo očekivana „Bijela knjiga o transportu” objavljena je 28. marta 2011. godine i prezentira transportnu politiku EU za sljedećih deset godina, uključujući i izgled do 2050. godine. Iako je neobavezujući strateški dokument, „Bijela knjiga o transportu” ima značajnu praktičnu vrijednost, jer su u njoj sadržani svi glavni prijedlozi i aktivnosti za stvaranje jedinstvenog evropskog transportnog sistema, tržišno orijentisanog i sa efikasnijim korištenjem resursa.

Za razliku od prethodnih, ovaj novi dokument svoje ciljeve veže za kompletan transportni sistem i zato je dobio punu podršku svih željezničkih subjekata. Za pozicioniranje željeznice u ovom dokumentu, najveće zasluge pripadaju CER-u (Zajednica evropskih željeznica) koja je kroz ciljeve za smanjenje emisije štetnih gasova u transportu, forsirala komparativne prednosti željeznice kao ekološki najprihvatljivijeg vida prevoza.

Kako za smanjenje stakleničkih plinova za 20 % do 2030. i za 70% do 2050. godine, u odnosu na nivo emisija iz 2008. godine, ne bi bila dovoljna samo zamjena osobnih automobila i kombija hibridnim i električnim vozilima, razmotrene su i mjere preusmjeravanja dijela cestovnog prevoza na druge ekološki prihvatljive vidove transporta. Komisija se odlučila za deset ključnih ciljeva kako bi se osigurala strukturalne promjene u transportnom sistemu Evropske unije za 2030. godinu, odnosno, za 2050. godinu:

Od sada pa do 2030. godine prepoloviti upotrebu kola koja koriste tradicionalna goriva u gradskom prevozu, a do 2050. godine potpuno ih povući iz gradova.

Od sada pa do 2050. godine u avijaciji dostići 40% udjela postojećih goriva sa slabim sadržajem ugljika, a u pomorskom transportu smanjiti ispuštanje CO₂ za 40%.

Do 2030. godine trebalo bi 30% cestovnoga teretnog prevoza, na udaljenostima većim od 300 km, preusmjeriti na druge oblike prevoza, prije svega na željeznicu i plovne puteve, a do 2050. godine čak i više od 50%.

Do 2050. godine treba dovršiti evropsku željezničku mrežu za vozove velikih brzina, utrostručiti duljinu postojeće mreže i održati gustoću mreže u svim državama članicama. Do tada bi većina putničkog prevoza na srednjim udaljenostima trebala preći na željeznicu.

Do 2030. godine trebalo bi izgraditi potpuno funkcionalni glavni dio multimodalne transevropske prometne mreže-TEN. Mreža bi do 2050. trebala biti u potpunosti dovršena, imati visok kvalitet, velike kapacitete i pružati odgovarajući niz informacijskih usluga.

Do 2050. godine sve zračne luke unutar glavne mreže treba povezati sa željezničkom mrežom, po mogućnosti onom velikih brzina. Trebat će osigurati to da sve glavne morske luke budu na zadovoljavajući način povezane sa sistemom željezničkoga teretnog prometa i, gdje god je to moguće, sa sistemom unutarnjih plovnih puteva.

Do 2020. godine razviti modernizovanu infrastrukturu zračnog saobraćaja (SESAR) u Evropi i objediniti evropski zračni prostor. Razviti ekvivalentne sisteme upravljanja za kopnene i vodene transporte (ERTMS, ITS, SSN i LRIT, RIS). Razviti evropski globalni navigacijski satelitski sistem (Galileo)

Do 2020. treba postaviti okvir za informacijski sistem, te sistem upravljanja i naplate unutar evropske multimodalne prometne mreže.

Do 2050. godine u cestovnom saobraćaju svesti na nulu broj smrtnih slučajeva, a za postizanje ovog cilja EU ima zadatak da do 2020. prepolovi broj smrtnih slučajeva na cestama. Osigurati da EU bude lider u svijetu po pitanju tehničke sigurnosti i pouzdanosti svih vidova transporta.

Usmjeriti se na punu primjenu načela „korisnik plaća-zagađivač plaća“ uključiti privatni sektor, eliminisati štetne subvencije, ići ka ostvarenju dobiti i osiguranju finansiranja za buduća ulaganja u promet.

Ukratko, „Bijela knjiga o transportu“ postavlja ambiciozne ciljeve za 2030. i 2050. godine koji, bilo direktno bilo indirektno, snažno idu u korist željeznice. Očekuje se da željeznica u putničkom i u teretnom prevozu preuzme veći udio nego što ga je do sada imala.

F.M.


„Zeleni voz“ za putovanje koje oduzima dah

Da unska pruga predstavlja značajnu kariku razvoja turizma na ovim područjima pokazuje i uvođenje u saobraćaj „Zelenog voza“, koji upravo služi za posjetu i obilazak dijelova Nacionalnog parka Una, do kojih je nemoguće doći mimo pruge.

Tako je bilo i ovaj put kada je 17. maja 2011. godine u organizaciji NP Una na čelu sa direktorom Amarildom Mućićem i Udruženjem „Unski smaragdi“ organizovana vožnja dolinom smaragdne ljepotice, od Bihaća do Martin Broda.

Putnici na vozu su najmlađi učenici osnovnih škola, kao i neki srednjoškolci i studenti. Nije teško primijetiti emocije, sreću, za-



dovoljstvo i sjaj u očima učesnika putovanja, jer većina njih se vozi po prvi put vozom. Jedan od najvažnijih doživljaja jeste prolazak voza pokraj najvećeg vodopada na rijeci Uni nazvanog Štrbački buk, koji nas svaki put ostavi bez

daha. Pružena je jedinstvena prilika našim putnicima da ovaj dragulj, biser prirode dožive iz najljepše perspektive turističkog voza. Voz brzine 25 km/h omogućuje, na sreću i radost putnika, da sačine svoje životne fotografije, te da

uživaju u zvuku našeg dragulja vodopada Štrbački buk.

U naselju Martin Brod upriličen je i obilazak još jednog, rijetko viđenog vodopada u carstvu netaknute prirode, kao i upoznavanje sa turističkim sadržajem koje pruža NP Una, poput lova i ribolova, raftinga, biciklizma, alpinizma... Posebno zadovoljstvo je domaća zdrava hrana, koju nam poklanjaju mještani Martin Broda i okolice.

Pokraj rijeke Une-Unca upriličen je bogat kulturno zabavni program u kojem su učešće uzeli kulturno umjetnička društva, naši najmlađi učenici kao i poznate estradne ličnosti. Želimo da ovih turističkih vozova, kao i turista, bude što više u našoj oazi netaknute prirode. *Nermin Stambolija*

ČUVARI PRUGE Muharem Selimović Opreza nikad dovoljno



Da bi jedan složen sistem, kao što je željeznica, održao svoju funkciju neophodni su profesionalci, od onih što prave prugu, do prodavača karata putnicima ili realizatora faktura od ostvarene usluge prevoza robe. U tom „lancu odgovornosti“, na svim radnim mjestima, postoje zaposlenici koji se ističu svojom predanošću poslu. Jedan od takvih je Muharem Selimović – čuvar pruge. Ovo časno i odgovorno radno mjesto nije samo opterećeno ekstremnim atmosferskim padavinama i temperaturnim minusima i plusevima, pronalaskom i nabavkom odgovarajuće obuće i odjeće, svakodnevnim naporima na održanju dobre psiho-fizičke forme, već za sobom nosi i dio „zaštite otvorene pruge“ u ovim vremenima.

Dana 19.02.2011. godine Muharem je na pruzi Živinice – Zvornik u km 8+000 i 9+000 na dva mjesta uočio da je demontirano-ukradeno 220 komada kolosječnog pribora „Pandrol“, obavijestio stanice Kalesija i Živinice, te MUP SJB Živinice. Zatvor pruge je trajao ukupno 110 minuta, a u tom vremenu je i Građevinska služba PI Tuzla otklonila nedostatke.

Mnogi će reći da je „čovjek samo radio svoj posao“. Tačno. Međutim, važnost slučaja je, prije svega, u činjenici da su Muharem i njegove kolege čuvari pruge u vrlo složenoj i nedovoljno uređenoj situaciji obezbjeđenja otvorene pruge u BiH. Ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja, uslijed krađa dijelova sa sredstava i postrojenja, svakodnevna su pojava i zbog toga je važno istaći napore zaposlenika koji svoj posao obavljaju malo bolje od ostalih. *R.M.*

Univerzitetsko mostarsko proljeće Studenti doputovali vozom uz jeftinije karte

Akadska manifestacija bosanskohercegovačkih univerziteta „Univerzitetsko mostarsko proljeće“ održana je 10, 11. i 12. juna ove godine u Mostaru. Domaćin ovog događaja bio je Univerzitet „Džemal Bijedić“ u Mostaru. Više od četiri stotine studenata iz univerzitetskih centara Sarajevo, Tuzla, Zenica, Bihać i Mostar učestvovali su u manifestaciji u okviru koje su planirani brojni edukativni, umjetnički, kulturni i sportski događaji.

Približno dvije stotine studenata Sarajevskog univerziteta, zajedno sa rektorom prof. dr. Farukom Čaklovićem i dekanima, nastavnicima i saradnicima fakulteta Univerziteta u Sarajevu, doputovalo je vozom u Mostar, u petak 10. juna. Studente je sa Željezničke stanice u Sarajevu, između ostalih, ispratio i Fikret Musić premijer Kantona Sarajevo. Željeznice Federacije BiH i ovog puta su dale svoj doprinos manifestaciji ovog tipa, tako što je subvencioniran dio troškova za studentske karte.

Ova manifestacija održana je s ciljem promovisanja akademskih kapaciteta Bosne i Hercegovine i zajedništva, kao bitnog faktora u procesu evropskih integracija. Zvanično je počela događajem prilikom kojeg su predstavnici pet bh. univerziteta posadili po drvo prijateljstva na brdu Fortica iznad Mostara. *M.V.*

