

Transkript intervjuja PU ŽFBiH
dr.sc. Nedžada Osmanagića, emitiranog na TV1

Napadaju me, jer govorim istinu o stanju u Željeznicama!

Sastanak resornog ministra i delegacije ŽFBiH

Bijedić: Nagomilane
probleme riješiti sistemski

Analiza poslovanja u 2011. godini

Nastavljen trend
smanjivanja gubitaka
za cca 20 miliona KM

**Željezničari FBiH
primjer u Evropi
tokom snjegoborbe**

**Pismo namjere
RCA i ŽFBiH: novih
miliona tona robe**

**Evidentni
finansijski efekti
SAP sistema**

Dr.sc. Nedžad Osmanagić, predsjednik Uprave - generalni direktor Željeznica Federacije BiH

Napadaju me, jer govorim istinu o stanju u Željeznicama!

Zbog velikog interesovanja uposlenika izazvanog intervjuom predsjednika Uprave –generalnog direktora dr.sc. Nedžada Osmanagića, koji je emitiran 18.03.2012. godine u Biznis magazinu „Kapital“ na TV1, transkript intervjuja prenosimo u cijelosti

Nedžad Osmanagić, generalni direktor Željeznica FBiH u centru je pažnje. O njegovom životu, ali i načinu vođenja ovog javnog preduzeća piše se samo crno. Poslovni rezultati za vrijeme njegovog mandata pali su u drugi plan.

Zašto je meta napada, šta je zatekao u preduzeću, pitanja su na koja je odgovarao.

Kapital: Gospodine Osmanagiću hvala Vam što ste izdvojili vrijeme da budete naš gost.

Osmanagić: Hvala Vama što ste me pozvali.

□ Kapital: O Željeznicama Federacije BiH uvijek se pisalo i pričalo najgore, ali nikada kao za vrijeme Vašeg mandata. Zašto?

Osmanagić: To je dobro pitanje, i ja se često pitam zašto. Međutim, kada tražim odgovor na to pitanje, on glasi ovako: mojim dolaskom u Željeznice FBiH počeli smo raditi po zakonu, sa motom red, rad i disciplina. Prestali smo sa svim mogućim intervencijama iz vana na Željeznice, koje su ovdje bile veoma prisutne. Ovdje je bilo mnogo problema koji su nas dočekali i koje smo počeli rješavati. Rješavanjem tih problema počeli su se dešavati ti napadi, isključivo i prije svega na mene i na moju Upravu, koja je namjeravala raditi što je moguće bolje u jednoj totalno upropaštenoj sredini, koja je više ličila na zemljoradničku zadrugu nego na ozbiljnu državnu kompaniju kao što su Željeznice. Imali smo mnogo problema dok smo pohvatili konce u ovoj firmi, jer je stanje bilo potpuno haotično, što bih ja najbolje opisao narodnom izrekom „što gore to bolje“. Tokovi biznisa, koji su trebali biti na prvom mjestu, bili su isključivo vezani za razne uticaje iz vana na Željeznice, radi povezivanja za obavljanje poslova u ovim Željeznicama. Mislim da je

to jedan od osnovnih razloga zbog čega su od prvog dana, kada su vidjeli da više neće moći prolaziti one njihove opcije rada u Željeznici i sa Željeznicom, a to su zločesti ljudi koji ne žele dobro ovoj firmi i ovoj državi, počeli su vršiti atak, prije svega na mene, a onda i na moje rukovodstvo.

Briga države

□ Kapital: Kažete da je stanje bilo loše i da ste ga kao takvog zatekli. Šta ste konkretno Vi uradili da popravite to stanje? Kakvi su rezultati poslovanja za vrijeme vašeg mandata?

Osmanagić: Kada sam došao u firmu i formirao novu Upravu, firma nije mogla platiti ni 30 KM za vodu u stanici Čapljinina, jer nije imala pare i bila je blokirana na svim nivoima. Preko 35 miliona kratkoročnih kredita je uzeto, četiri plate radnicima nisu isplaćene. Dočekao nas je dug od preko 105 miliona KM. Prije našeg dolaska firma je pravila gubitak od 65 miliona KM godišnje. Našim dolaskom, mi smo, prije svega, sondirali situaciju. Odmah smo vidjeli sve probleme ove firme i ja sam na početku često govorio da ŽFBiH imaju viška 1000 uposlenih, a 500 manjka onih koji trebaju. A ovi što su primljeni, to su sve neke kvalifikacione strukture koje nemaju veze sa Željeznicom, ali su po nekoj rođačkoj ili ne znam kojoj liniji naprimani unutra. Na taj način povećan je taj broj kadrova i popunjena sistematizacija, tako da novo rukovodstvo nije imalo prostora da dovede nove, mlade, sposobne ljude koji nam trebaju za razvoj ovih Željeznica. To su bili ozbiljni problemi sa kojim su nas dočekali.

Dalje, dočekali smo i to da je firma non stop bila blokirana što nam je onemogućavalo da napravimo bilo kakav progresivan potez dok nismo sondirali finansijsku situaciju i konsolidovali firmu.

Kad smo to uradili, došli smo u poziciju da

smo isplatili te četiri zaostale plate, da tekuću likvidnost održavamo, finansiramo sve i čak, šta više, da mnoge stvari koje nismo mogli u tom periodu ni zamisliti da radimo, a to je da kupujemo rezervne dijelove, osposobljavamo vagona, lokomotive itd. Mi smo sad na jednom nivou ne zavidnom, ne možemo se pohvaliti, ali smo na jednom nivou da to održavamo. Prošle godine postigli smo rekord u prevozu robe. Prevezli smo 9. 160.000 tona robe i za to naplatili cca 104 miliona KM. Iz tih sredstava sve finansiramo.

□ Kapital: Jeste li zadovoljni radom Federalne vlade, konkretno u vašem slučaju?

Osmanagić: Svugdje u svijetu željeznica je briga Vlade to jest države. Naša Željeznica, koja zauzima cca 609 km pruge, ima prosjek prihoda od budžetskih sredstava cca 20 % od onoga što, prema Ugovoru, Vlada treba da finansira u Željeznice. Mi time nismo zadovoljni. Ali, nije poenta u tome da li smo mi zadovoljni ili nismo, nego je poenta da takvim načinom i odnosom Vlade prema Željeznicama, slabimo Željeznice FBiH. Šta se ovdje dešava? Dešava se to da Vlada ne ispunjava svoju obavezu u iznosu koji bi trebala prema Željeznicama FBiH tj. prema svojoj vlastitoj infrastrukturi. Praktično, ona daje 20 miliona KM godišnje, a to vam je praktično samo 46 % plate koju primaju radnici u infrastrukturi. Znači, ostali dio plate mi namirujemo iz tekućeg biznisa. Također, razne rekonstrukcije, tekuće održavanje i sve ostalo mi finansiramo iz tekućeg biznisa. To znači da Željeznice iz svog biznisa finansiraju infrastrukturu sa cca 35 miliona KM godišnje, što je obaveza Vlade FBiH.

Ova firma u tom kontekstu ima problem. Nema podršku Vlade FBiH. Svaki put pokušavamo na nekakav način prezentirati stvarno stanje potreba Željeznica, međutim ne nailazimo na razumijevanje. Konkretno, od kada je uspostavljena nova Vlada FBiH,



Prošle godine ostvaren rekord u prevozu robe: Dr. sc. Nedžad Osmanagić

nismo imali niti jedan ozbiljan razgovor o biznis poslovanju ŽFBiH. Federalno ministarstvo prometa i komunikacija otkako je konstituirano, kao i novi ministar gospodin Bijedić, nikada nas nisu pozvali da ozbiljno razgovaramo o poslu. Šalju nam neke akte, dopise, bave se nekim stvarima koje su potpuno nebitne, ali ono što je bitno poput finansiranja, razvoja, strategije i razvoja Željeznica u narednom periodu, što sve zemlje u regionu da ne kažem i u Evropi rade, to je u drugom planu. Mi takvih sastanaka niti imamo, niti smo ih imali.

Tranzitni poslovi

□ **Kapital: Hajde da se okrenemo budućnosti. Potpisali ste, odnosno, dogovorili ste saradnju sa jednom austrijskom kompanijom. Radi se o prevozu od Luke Ploče prema Srednjoj Evropi.**

Osmanagić: ŽFBiH su veoma prisutne u međunarodnom saobraćaju. Naš koridor Vc je u sastavu evropskih koridora, što znači da ima svoje mjesto i u evropskim i u domaćim razmjerama. Imajući u vidu tu aktivnost, inicirao sam da se vežemo sa mnogo jačim kompanijama nego što smo mi, da bismo napravili neki progres i iskorak na tom planu. I mi smo zadnjih godinu dana jako puno razgovarali sa kompanijom Rail Cargo Austrija. Određeno vrijeme bili su skeptici prema nama, međutim, razvijajući cijelu tu priču, došli smo do jednog stanovišta, a to je da napravimo Memorandum o razumijevanju da povećamo promet na koridoru Vc zajedno. Šta to znači? To znači

tranzit robe od Luke Ploče do Srednje Evrope. Tranzit je inače nekada bio jako unosan posao. Inače, tranzitni poslovi su najbolja priča za Željeznicu. Mi smo to uveli i naša je procjena da bismo tim koridorom za Srednju Evropu mogli prevesti od pet stotina do milion novih tona robe. To su realne procjene. Mi smo dugo na tome radili i to će, ako Bog da, i biti.

□ **Kapital: Šta je sa Talgo vozovima? Kada će krenuti?**

Osmanagić: To je u posljednje vrijeme jako zanimljiva medijska priča. Talgo vozovi su jedan katastrofalan promašaj ljudi koji su prije mene radili! Šta znači Talgo voz? To vam prije svega nije Talgo voz, nego Talgo vagoni koje će voziti naše lokomotive, a drugo, to su nagibni vagoni, savremeni, komplicirani, složeni i za održavanje i za vožnju. Oni imaju smisla za brzine veće od 160 km na sat. Tek tada vrijednost tih vagona koji jesu dobri, dolazi do izražaja. Međutim, ja ću vam to ilustrirati na ovakav način: To vam je isto kao kad kupite Ferarija, pa ga vozite po ovim našim cestama gdje su rupe, krivine itd. Međutim, dijete je rođeno, a mi moramo vidjeti šta ćemo sa tim dijetetom. Talgo vozovi će krenuti tek onda kada država to jest Vlada FBiH, odnosno, Federalno ministarstvo prometa i komunikacija nađe sredstva iz kojih ćemo mi to voziti. Mi imamo sada problem, jer nas već sada bez Talgo vozova, putnički saobraćaj košta 15 miliona KM godišnje. Mi zaradimo negdje cca 2, 5 KM, a 2 miliona KM finansira država. Znači, negdje cca 10 miliona KM godišnje,

mi smo u gubitku. Samo održavanje Talgo vagona koštalo bi nas cca 5 miliona KM plus promet. Ko će to platiti? Željeznica ne može biti socijalna ustanova, a ona je non stop socijalna ustanova. Moj osnovni problem zbog kojeg me svi napadaju je taj što ja govorim istinu. Ja govorim tačno, realno o stanju kakvo je u Željeznici. A stanje je sljedeće: imate gubitak u putničkom saobraćaju, država je dužna da participira u putnički saobraćaj i kantoni. Međutim, to niko ne radi. Mi smo samoinicijativno, to jest na delegatsko pitanje u Parlamentu pustili voz za Bihać. Vozili smo šest mjeseci i rekli da ćemo voziti na svoju štetu, samo da vidite da se u tu priču treba uključiti i lokalna zajednica i da svi trebamo finansirati. Mi smo prestali da vozimo za Bihać...ne može Željeznica biti socijalna ustanova!

Željeznica je biznis firma i u tom kontekstu treba čitavu firmu gledati. Šta se sad dešava, kada su u pitanju Talgo garniture? Mi bismo ih mogli pustiti sutra u Hrvatsku, ima nekoliko sitnica da se završi u Srbiji i Mađarskoj, ali pitanje je ko će to finansirati? Ima li to logike? Je li to rentabilno?

Talgo vozovi plaćeni su 67 miliona eura! Pitam se kada će se oni isplatiti? Zašto su oni kupljeni? Za tih 67 miliona eura mi smo mogli puno bolje efekte postići na Željeznicama, pokrpiti određene rupe, elektrificirati prugu u Tuzli itd. I opet za deset godina, za dvanaest, trinaest miliona mogli smo kupiti neke vozove i pokriti ovaj saobraćaj koji imamo.

Novinar: Nihad Sadiković



Analiza poslovanja u 2011. godini

Nastavljen trend smanjivanja gubitaka za cca 20 miliona KM

Uprkos izuzetno teškim uslovima poslovanja, nepovoljnom privrednom i socijalno-ekonomskom okruženju, Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine prevezle su u 2011. godini rekordnih 9.191.014 tona robe. Od toga je čisti prevoz 9.026.065 tona robe, a prevoz praznih privatnih vagona i praznih kontejnera 164.949 tona. Prevoz robe u 2011. godini veći je za 10% u odnosu na plan i 16% u odnosu na isti period prošle godine.

U putničkom saobraćaju tokom 2011. godine prevezeno je 504.142 putnika, što je za 1,67% više u odnosu na 2010. godinu. Međutim, ostvareno je cca 33,3 miliona PKM, što je za 7,58% manje u odnosu na 2010. godinu.

Prosječna plata u ŽFBiH tokom 2011. godine iznosila je 913,38 KM, što je za cca 10% više od federalnog prosjeka. Zahvaljujući dobro vođenoj poslovnoj politici, ostvaren je kontinuitet u isplati ličnih dohodaka i zaostataka, te su uposlenici ŽFBiH (3.923) tokom 2011. godine primili 13 plata.

Od posebnog značaja u poslovanju ŽFBiH jeste da je nastavljen trend umanjivanja gubitka na godišnjem nivou prosječno za cca 20 miliona KM, tako da stvarni gubitak u 2011. godini iznosi

21 milion KM. Ovaj značajan uspjeh postignut je upravo mjerama štednje i racionalnog poslovanja koje provode Željeznice FBiH i to u svim segmentima poslovanja gdje se ne narušava redovno i sigurno odvijanje željezničkog saobraćaja, kao primarnog zadatka.

S obzirom na to da su ŽFBiH prethodne poslovne godine (do 2009) završavale sa gubicima između 60 i 65 miliona KM, evidentan je napredak postignut u vođenju i organizaciji poslovanja ovog javnog preduzeća. Smanjenje višemilionskih gubitaka postiglo se maksimalnim zalaganjem na smanjenju unutarnjih troškova i značajnim povećanju prihoda od prevoza. Iskazani gubici su, najvećim dijelom, posljedica izostanka finansiranja od strane Vlade FBiH.

Naime, Vlada FBiH je u posmatranom periodu izdvajala cca 20 miliona KM godišnje za održavanje željezničke infrastrukture i kombinovanog i putničkog saobraćaja, a stručne analize su pokazale da je za uspješno poslovanje ŽFBiH na godišnjem nivou potrebno obezbijediti najmanje 80 miliona KM budžetskih sredstava. Iz tog nesrazmjera proizilaze višemilionski gubici u ŽFBiH.

AKTUELNO Sastanak resornog

Bijedić: Nagomilane probleme riješiti sistemski

Federalni ministar prometa i komunikacija mr. Enver Bijedić, Uprava ŽFBiH predvođena predsjednikom-generalnim direktorom dr. sc. Nedžadom Osmanagićem, predstavnicima svih sindikata i Vijeća zaposlenika ŽFBiH održali su u ponedjeljak 26.03.2012. godine sastanak na kojem je razgovarano o aktualnoj situaciji u ŽFBiH.

Na sastanku koji je sazvaio resorni ministar, a na inicijativu Uprave ŽFBiH i sindikata, razgovaralo se o poslovanju ŽFBiH u uslovima ograničenih budžetskih sredstava, implementaciji Zakona o finansijskoj konsolidaciji, stvaranju uslova za puštanje u promet niskopodnog elektromotornog voza i Talgo vagona, te o kolektivnom ugovoru željezničara.

Nakon što je Predsjednik Uprave izložio situaciju vezanu za nedovoljno finansiranje ŽFBiH od strane Vlade FBiH, odnosno, neispunjavanje zakonske obaveze Vlade FBiH prema ovom javnom preduzeću, ministar Bijedić je donio određene zaključke koji bi trebali doprinijeti sistematskom rješavanju nagomilanih problema.

Kao prvo, naložio je da se već 27.03.2012. godine Federalnom ministarstvu finansija pošalje urgencija da se Željeznicama FBiH hitno uplate tranše zaostale iz 2011. godine i prva tri mjeseca 2012. godine, da bi se osigurala redovnost isplate plata i doprinosa. Premijeru FBiH i Federalnom Parlamentu treba uputiti zajedničko pismo u kojem će se za redovno održavanje željezničke infrastrukture zatražiti cca 70 miliona KM, što je minimum da bi se obezbijedilo sigurno odvijanje željezničkog saobraćaja.

OPERATOR Čekajući Talgo

Preduslov za pokretanje – podrška

Vijest da su, nakon izvršenih tehničkih ispitivanja, nadležni organi u Hrvatskoj izdali dozvolu za saobraćanje Talgo vozova preko njihovih pruga, ne znači da su ostvareni svi preduslovi za automatsko uvođenje ovih savremenih vozova u saobraćaj.

Jedan od glavnih preduslova koji se mora ispuniti da bi Talgo vozovi krenuli u saobraćaj jeste finansijska podrška koju bi Vlada FBiH trebala pružiti ŽFBiH za nepokrivene troškove koje će proizvesti pokretanje Talgo garnitura. U svim željeznicama svijeta putnički saobraćaj posluje sa gubitkom i te troškove pokrivaju vlade tih zemalja. Željeznice FBiH godinama posluju u vrlo



teškom i nezavidnom ambijentu, jer Vlada FBiH svoje obaveze prema ovom javnom preduzeću ispunjava „na kašičice“.

Ovi visokokvalitetni vozovi saobraćat će po postojećim trasama i po aktuelnom redu vožnje. Za relaciju Sarajevo-Zagreb planirane su dvije noćne garniture, za relaciju Sarajevo-Beograd u planu su dvije dnevne garniture, kao i za Sarajevo – Budimpeštu. ŽFBiH planirale su uvesti i noćni voz na relaciji

ministra i delegacije ŽFBiH



U pismu trebaju biti navedeni prijedlozi načina obezbjeđivanja vanbudžetskih sredstava među kojima su uvođenje akciza u iznosu od 3 do 5 feninga po litri goriva i donošenje Zakona o ekologiji u skladu sa odredbama EU što bi vratilo prevoz nafte na željeznice. Kantonalne vlade treba podsjetiti na zakonsku obavezu participiranja za putnički i kombinirani prevoz.

Razgovarajući o Zakonu o finansijskoj konsolidaciji preduzeća u periodu od 2008. do 2012. godine, koji je i donešen radi nedovoljnog finansiranja javnih preduzeća od strane Vlade FBiH, a koji uopšte nije zaživio u praksi, zaključeno je da će Federacija BiH izmiriti svoje obaveze za navedeni period u vrijednosnim papirima, da Željeznicama FBiH trebaju biti refundirana sredstva u iznosu od cca 10 miliona KM koja su uplatila u ovom periodu za PIO, a što je bila obaveza Vlade FBiH, te da je neophodno poduzeti mjere da se period na koji se odnosi ovaj Zakon produži.

Uprava ŽFBiH, sindikati i Vijeće uposlenika ŽFBiH iznijeli su zajednički stav resomom ministru da se Talgo garniture ne trebaju pustiti u promet dok se ne ispune svi neophodni uslovi. Ministar Bijedić je zatražio da mu se dostavi elaborat sa proračunima o koštanjju održavanja i pokretanja Talgo garnitura, koji su Željeznice FBiH već uradile.

Govoreći o kolektivnom ugovoru željezničara, predstavnici svih sindikata u ŽFBiH izrazili su želju za učestvovanjem u potpisivanju kolektivnog ugovora, bez obzira na to hoće li se raditi o potpuno novom kolektivnom ugovoru ili izmjenama i dopunama postojećeg. Pomoćniku izvršnog direktora za pravne poslove naloženo je da u saradnji sa resornim ministarstvom da prijedlog kako izaći iz krize vezano za kolektivni ugovor u što kraćem roku i ispita mogućnost uvođenja među potpisnike kolektivnog ugovora predstavnike svih sindikata u ŽFBiH.

Vlade FBiH

Sarajevo-Beograd, sa dvije noćne garniture, što je u fazi pregovora sa drugim željezničkim kompanijama. Deveta (dnevna) garnitura planirana je kao rezervna. Cijena karte trebala bi biti nešto skuplja nego što je dosadašnja i ona je stvar dogovora željezničkih kompanija preko čijih pruga će saobraćati ovaj voz.

Uvođenjem Talgo garnitura u saobraćaj neće se skratiti vrijeme putovanja, jer režim promjene lokomotiva prilikom svakog ulaska u novu državu, odnosno, entitet u BiH i dalje ostaje na snazi. Jedino, ukoliko željezničke kompanije naknadno potpišu sporazum, izbjeci će se mijenjanje lokomotiva što bi skratilo vrijeme putovanja.

MEĐUNARODNA SARADNJA RCA i ŽFBiH

Novih milion tona robe na našim prugama

Predsjednik Uprave Rail Cargo Austria AG Gruppe (RCA) drs. Erik Regter, direktor Express-Interfracht Austria Zoltan Potvorszki i predsjednik Uprave JP Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine dr.sc. Nedžad Osmanagić, potpisali su u petak 02.03.2012. godine u Sarajevu Pismo namjere u cilju uspostave saradnje između ovih kompanija.

Cilj saradnje između RCA i ŽFBiH je unapređenje, razvoj i povećanje transporta roba na Koridoru V-c od Luke Ploče prema Srednjoj Evropi i uspostavljanje dobre konekcije na glavne transportne koridore, uključujući i pan-evropski Koridor X. To znači da bi ŽFBiH tim koridorom za Srednju Evropu mogle prevesti od

500.000 do milion novih tona robe.

RCA i ŽFBiH zajednički će dogovarati i planirati realizaciju projekta u cilju rasta željezničkog transporta u izvozu i uvozu na području Federacije Bosne i Hercegovine, na relaciji Luka Ploče i Srednja Evropa, to jest na Koridoru Vc. Jedan od ciljeva je i povećanje kontejnerskog transporta i intenziviranje saradnje između dvije željeznice.

S obzirom na to da je osnova transportne politike EU razvoj željezničkog i pomorskog saobraćaja, a posebno veza željeznica i lučkih terminala, uspostavljanje jedne ovakve saradnje od velikog je značaja za državu BiH i njenu integraciju u veliku evropsku porodicu.



Potpisivanje Pisma namjere: Potvorszki, Regter i Osmanagić

INFRASTRUKTURA Započela produkcija SAP sistema

Finansijski efekti već u prvom tromjesečju



Sa promocije produkcije SAP sistema

Željeznice Federacije BiH ušle su u novu, poslovnu 2012. godinu sa produkcijom savremenog poslovno – informacionog sistema SAP, čime smo se pridružili željeznicama Hrvatske, Slovenije, Češke, Slovačke, Njemačke i još 15 evropskih željezničkih kompanija u kojima se primjenjuje ovaj sistem. Cilj projekta SAP, čija je implementacija u ŽFBiH započela još u februaru 2011. godine, jeste uspostavljanje novog informatičkog rješenja radi unifikacije podataka, integriranosti procesa i informacija i donošenja kvalitetnih odluka u procesima poslovnog upravljanja.

SAP je željeznicama praktično i u finansijskom smislu, već u prvim mjesecima primjene, donio izuzetne rezultate. Osim što je povećao vrijednost kompanije na tržištu, ispravio je pogrešno obračunati staž za 80% zaposlenika, is-

pravio razlike u koeficijentima za obračun plata u odnosu na Ugovor zaposlenika i aplikacije za obračun plata, te utvrdio ogromnu razliku između evidentiranih i realnih zaliha što je rezultiralo vanrednim popisom. Procjenjuje se da je razlika oko 30 miliona KM.

Zbog centralizovanog praćenja zaliha, SAP sistem spriječio je dvostruku nabavku materijala gdje se uz realnu evidenciju zaliha očekuje ušteda po ovom osnovu od cca 5 miliona KM u ovoj godini. Također, finansijski plan uskladio sa realnim potrebama terena što je rezultiralo izbacivanjem nepotrebnih nabavki u iznosu preko 5 miliona KM.

SAP ERP projektom ostvareni su preduslovi za unapređenje upravljanja ukupnom imovinom i resursima ŽFBiH.

Elementarna snježna nepogoda probudila željezničarski inat i srce

Željezničari FBiH primjer u Evropi tokom snjegoborbe

Željezničari potpuno sami ostvarili i održali prohodnost na svih 608,5 kilometara pruge!

Radeći dan i noć bez prestanka od 03. 02. 2012. godine, predvođeni svojim prvim čovjekom i šefom kriznog štaba dr.sc. Nedžadom Osmanagićem, željezničari FBiH uspjeli su potpuno sami i bez ičije pomoći 08.02.2012. godine, u podnevnim satima, osloboditi južnu prugu od snježnih nanosa čija je visina iznosila na desetine metara, a dužina na pojedinim dionicama i preko 200 metara. Najteža tri smeta bura je nanijela između Jablanice i Drežnice, a sa posljednjim u mjestu Čopi, željezničari su se teškom mukom izborili, koristeći lokomotive za njihovo razbijanje iz pravca Mostara i Jablanice.

Probijanjem i posljednjeg snježnog smeta u Čopima dužine od 200 metara, ostvarile su se pretpostavke za ponovno uspostavljanje saobraćaja na relaciji Sarajevo-Ploče, koji je zbog snježne elementarne nepogode obustavljen od 03.02.2012. godine. Međutim, i poslije proboja snježnih smetova, željezničari su se suočili i sa problemom ogromnih ledenica formiranih u tunelima. Tek po njihovom otklanjanju, putnički i teretni saobraćaj ponovo se počeo odvijati na ovom pravcu.

Od trenutka kad je cijela zemlja u potpunosti zametena snijegom, željezničari u FBiH maksimalno su se organizirali i dali sve od sebe kako bi pruge održali živim. Danonoćno, na terenu su se smjenjivale ekipe od stotinjak željezničara. Najveće probleme stvarala im je bura koja je puhala 100 km/h, i na svaku bačenu lopatu snijega, dodavala nove tri.

Činjenica vrijedna svakog poštovanja jeste



Za razbijanje ogromnih snježnih smetova korištene su dizel lokomotive serije 661 iz pravca Sarajeva i Mostara. Mašinovođa Senaid Smaljić i predsjednik Uprave ŽFBiH Nedžad Osmanagić u lokomotivi 661 tokom probijanja smetova

ta da su željezničari cijelo vrijeme držali pod kontrolom cca 500 km pruge, čisteći ih od snježnih nanosa i lavina, dok su mnogi putni pravci bili zatrpani i da su cijelo vrijeme održavali privredni sistem u BiH. Probijanjem snježnog džepa u mjestu Čopi kod Drežnice, ŽFBiH u potpunosti su stavili pod kontrolu cijelu pruznu mrežu dužine 608,5 km.

Fokusiranost na prevoz tereta

Nakon što su uspjeli ostvariti i očuvati prohodnost pruga, Željeznice FBiH su u periodu elementarne snježne nepogode težište svojih aktivnosti fokusirale na prevoz tereta, kako cijela zemlja, u ovim teškim okolnostima, ne bi ostala bez neophodnih energenata.

Kako bi se u vanrednim okolnostima i prevoz putnika nastavio odvijati po redu vožnje, Uprava ŽFBiH angažirala je, u dogovoru sa rukovodstvom ŽRS lokomotive ove kompanije i to za dva para međunarodnih vozova, koji saobraćaju na relaciji Sarajevo-Zagreb i Sarajevo- Beograd-Budimpešta. Lokomotive ŽRS korištene su na relaciji Sarajevo-Doboj-Sarajevo i to u dane 13, 14, 15. i 16. februara 2012. godine, a od 17. februara 2012. godine ŽFBiH ponovo u potpunosti koriste svoje kapacitete.

Razlog za angažman lokomotiva ŽRS u navedenim danima bio je taj što su tri lokomotive ŽFBiH ostale blokirane u snježnim smetovima kod Bradine, a ostali kapaciteti bili su angažirani za podmirenje privrednih tokova države. Ovo je uobičajeni postupak u vanrednim okolnostima između dvije kompanije. Također, na taj način savnit će se određeni dio dugovanja koje ŽRS imaju prema ŽFBiH.



Na velikom dijelu južne pruge Željeznica FBiH, snijeg je napadao do visine kontaktne mreže. Predsjednik Uprave ŽFBiH dr.sc. Nedžad Osmanagić uspio se probiti sa svojim saradnicima do najugroženijih područja i organizirati danonoćno oslobađanje pruge od snježnih nanosa. Vlastitim primjerom u Tunelu Bradina dao je podstrek svim željezničarima da održe pruge živim, kako privredni sistem u BiH ne bi zamro (05.02.2012)

Šef Civilne zaštite FBiH Alija Tihic istakao je da su ŽFBiH i sarajevski aerodrom primjeri u Evropi u načinu na koji se uspješno bori protiv elementarne snježne nepogode.

Uspješno djelovanje ŽFBiH i u uslovima proglašene elementarne nepogode, još jednom su osvijetlile ulogu i značaj željeznica u životu građana i privrede naše zemlje, a željezničari FBiH su po ko zna koji put pokazali svu ozbiljnost i odgovornost ljudi koji predstavljaju kičmu svakog sistema. Iskreno vjerujemo da će se država, nakon svega, ozbiljnije i odgovornije odrediti prema ŽFBiH kao svom dobru i brinuti za željeznice kao i za ceste.



Snažna bura dodatno je ometala čišćenje terena



Predstavnici Vlade FBiH izrazili poštovanje i zahvalnost željezničarima na sjajno urađenom poslu

Vlada FBiH odala priznanje željezničarima

Dopremijer Vlade Federacije BiH Desnica Radivojević, ministar prometa i komunikacija Enver Bijedić, ministar rada i socijalne politike Vjekoslav Čamber i ministar obrazovanja i nauke Damir Mašić, ponukani nadljudskim naporima željezničara poduzećim u raskršćavanju pruge od snježnih smetova, posjetili su u četvrtak 09.02.2012. godine Upravu ŽFBiH i izrazili u ime Vlade FBiH i svoje vlastito, iskrenu zahvalnost i poštovanje svim željezničarima na ovom podvigu.



Sa krampama i lopatama i skromnom mehanizacijom u borbi sa snježnim smetovima, ponekad dugačkim i do 200 metara



Probijanje snježnih smetova lokomotivama bilo je opasno, uspješno i uz, nažalost, često kvarenje mehanizacije



Stanica u Sarajevu zametena snijegom



Nakon čišćenja snijega, uslijedilo je skidanje ledenica u tunelima

Štete zbog nerealiziranih ugovora

ŽFBiH pretrpjele su ogromne štete tokom elementarne snježne nepogode. Ogromna indirektna šteta izazvana prekidima u saobraćaju ogleda se u neizvršenim ugovorima o prevozu, prvenstveno sa velikim partnerima kao što su: Elektroprivreda BiH, Arcelor Mittal, GIKIL Lukavac, Aluminij Mostar itd. Planirani prevoz za februar 2012. godine od 680.000 tona ili 61 milion NTKM bit će realizovan sa cca 50%, što predstavlja direktan udar na likvidnost firme. Procijenjena šteta zbog nerealiziranih ugovora iznosi cca 2,5 miliona KM.

Zlatna medalja za maketu upravljanja željeznicom

*Haris Ačkar,
Faris Mujkić i
Amir Lisovac sa
nagrađenom
maketom*



Učenci Srednje elektrotehničke škole iz Sarajeva, Haris Ačkar, Faris Mujkić i Amir Lisovac, osvojili su zlatne medalje na međunarodnom takmičenju INOVA-BUDI UZOR 2011. godine. Na ovoj međunarodnoj manifestaciji koja se održavala na zagrebačkom Velesajmu u periodu od 09.11. do 12. 11. 2011. godine, učestvovali su inovatori iz Rusije, Ukrajine, Tajvana, Koreje, Malezije, Indonezije, Irana, Japana, Slovačke, Slovenije, Hrvatske i Bosne i Hercegovine.

Maketama LED-Logo škole, „Automatsko upravljanje željeznicom“ i Maketom fontane Haris, Faris i Amir ostavili su iza sebe takmičare iz tehnološki daleko razvijenijih zemalja i osvojili tri zlatne medalje. Srebrnu medalju osvojili su za rad „Vozilo sa mogućnošću autonomnog slijeđenja drugog vozila“.

Mladi inovatori iz Sarajeva svoju kreativnost i umijeće razvijaju pod budnim okom svoje profesore i mentorice Muhtereme Muharemović.

- Projekat „Automatsko upravljanje željeznicom“ podrazumijeva izradu vjerodostojne makete sa optimalno riješenim sistemom automatskog upravljanja, po uzoru na stvarne sisteme za upravljanje željeznicama. Predstavljen je osnovni princip na kojem se zasniva tehnologija kontrolisanog upravljanja željeznicama, kao i osnovni sistem automatskog upravljanja. Posebna vrijednost rada naših učenika jeste ta što su na maketi sve što se moglo napraviti ručno, napravili sami-ističe profesorica Muharemović.

Haris Ačkar, jedan od nagrađenih učenika, kaže da je zadatak upravljanja realiziran tako da voz krene sa početne pozicije na sporedni kolosijek, čeka na uključenje u saobraćaj na semaforu i dolazi do prve stanice.

- Zaustavljanje voza na ovoj i u ostalim stanicama ostvaruju IC senzori. Voz se zatim kreće po prvom kolosijeku od stanice do stanice, a onda i po drugom što je omogućeno djelovanjem na skretnice-objašnjava učenik Faris Mujkić.

Pojašnjavajući maketu nagrađenu zlatnom medaljom, učenik Amir Lisovac je pokazao kako se voz prelazeći preko mosta, kroz tunel i nakon ukrštenja sa cestom vraća na početnu poziciju.

Mentorica cijelog projekta Muhterema Muharemović naročito ističe da je u čitav projekat uključen spoj igre i ozbiljnog rada, znanja i razmišljanja, inovacije i kreativnosti, te preuzimanja odgovornosti. A o stepenu njihove posvećenosti, govori i činjenica da gotovo svakodnevno, tokom zimskog raspusta, dolaze u školu u inovatorsku sekciju da pronalaze nova originalna rješenja za zadatke koje su sebi postavili.