



INTERVJU

Mr.sc. Nedžad Osmanagić, predsjednik Uprave-generalni direktor

Neće biti otpuštanja radnika!

Nova Uprava nije ničiji talac i ne pristaje na neprincipijelne ucjene pojedinih sindikata. SMS blokira kredit i mogućnost da željezničari u ovoj godini dobiju 14 plaća

• Gospodine direktore, Vaša ocjena aktuelnog stanja na ŽFBiH?

- Stanje na ŽFBiH je teško i vrlo složeno. Nova Uprava još uvijek rješava nagomilane probleme iz prethodnog vremena. Nastojimo eliminisati posljedice negativnog poslovanja i finansijski konsolidovati Preduzeće, obezbijediti povoljno poslovno okruženje, sačuvati postojeća radna mjesta, isplatiti zaostale plaće i doprinose, te obezbijediti stabilne izvore finansiranja u cilju očuvanja osnovne funkcije ŽFBiH, a to je bezbjedno i redovno odvijanje željezničkog saobraćaja u funkciji javnog servisa građana i bh. privrede. Naravno da velika dugovanja opterećuju naš rad. Dugovanja ŽFBiH po svim osnovama iznose oko 600 miliona KM. ŽFBiH su u složenoj finansijskoj situaciji i zbog toga što Federacija BiH ne provodi Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja, već te zakonske obaveze provodi sa svega 20%, tako da se iz tog osnova ostvaruje gubitak ŽFBiH od 40-60 miliona KM godišnje. Dalje, evidentirane obaveze Federalnog prometa i komunikacija prema ŽFBiH za period 2005-2010. po ugovoru za održavanje željezničke infrastrukture iznose 467,5 miliona KM, a uplaćeno je oko 129 miliona KM, što znači da je razlika neuloženih sredstava u Željezničku infrastrukturu oko 338,5 miliona KM. Dakle, do sada doznačena petogodišnja sredstva iz federalnog budžeta zadovoljavaju poslovanje ŽFBiH za samo jednu godinu.

• Šta je nova Uprava uradila u dosadašnjem mandatu?

- Da podsjetim, ova Uprava je ispunila sva do sada data obećanja, što željezničari znaju. Za samo nekoliko mjeseci uradili smo sljedeće:

- obezbijedili redovnost isplate plaća u cilju očuvanja narušenog životnog standarda željezničara;
- obezbijedili kreditna sredstva za finansijsku konsolidaciju preduzeća od 79 miliona KM;
- pristupili zajedničkom željezničkom preduzeću „Cargo 10“ u cilju razvoja novih tržišta i ostvarivanju dodatne dobiti od transportnih usluga;
- nakon 18 godina prekida, ponovo uspostavili direktan željeznički saobraćaj na relaciji Sarajevo- Bihac;
- otvorili savremeni željeznički kompleks u Čapljini;
- adaptirali i spriječili dalju devastaciju zgrade Direkcije;
- donijeli Odluku o implementaciji projekata ERP, informatičko upravljanje kompanijom, koja je trenutno u fazi raspisivanja tendera itd.
- uveli elektronsko izdavanje karata u stanicama: Sarajevo, Zenica, Mostar i Čapljina, a postavljanje mreže u ostalim stanicama je u toku; itd. Ako ovo nije očigledan primjer želje nove Uprave da ŽFBiH konačno dođu na „zelenu granu“ – ne znam šta jeste.

• Šta sadrži Plan mjera za sanaciju preduzeća?

- Uprava ŽFBiH je, u dogovoru sa Nadzornim odborom, pripremila Plan mjera u cilju prevazilaženja krize i konsolidacije preduzeća. Najznačajniji aspekt ovog Plana jeste aktiviranje odobrenog Kredita za finansijsku konsolidaciju od 79 miliona KM, čija je realizacija uslovljena smanjenjem troškova kroz usvajanje izmjena Kolektivnog ugovora željezničara. U tom smislu Uprava je zajedno sa Nadzornim odborom i resornim ministarstvom, slijedeći preporuke Vlade FBiH, predložila u socijalnom dijalogu sa sindikatima, Izmjene kolektivnog ugovora željezničara, koji predviđa smanjenje plaća uposlenih, tj. usklađivanje sa federalnim prosjekom. Naime, ŽFBiH iako posluju sa gubitkom, ima prosjek plaća od 945 KM, što je za 20% više od prosjeka u FBiH. Konkretno, predviđeno je umanjnje plaća od 9,8% i to samo na period od 12 mjeseci, kako bi odobreni kredit konačno bio operativan. U tom slučaju ne bi došlo do otpuštanja radnika, a uposleni bi u ovoj godini dobili ukupno 14 plaća.

Iz sadržaja:

- Kredit - „Biti il' ne biti“ za ŽFBiH

- Kome smeta Vijeće uposlenika

- ŽFBiH u „Cargo 10“

- Sarajevo-Bihac, nakon 18 godina

- Otvoren kompleks u Čapljini

- Implementacija ERP sistema

- Oprezno prugom!

- Na disciplinsku zbog 3 minute

- Volonteri za ljepšu željeznicu

Poštovani čitaoci, pred vama su ponovo stranice „ŽFBiH Info“ koji će vas na kvalitetniji i profesionalniji način izvještavati svakog mjeseca o aktuelnim pitanjima i dešavanjima na ŽFBiH. Pozivamo sve zainteresovane volontere da se aktivno uključe u kreiranje internog, besplatnog željezničarskog časopisa. Vaši prilozima, koji zadovoljavaju novinarske standarde, biće objavljeni. Redakcija: info@zfbh.ba

• Koji su, po Vašem mišljenju, stabilni izvori finansiranja u cilju očuvanja likvidnosti ŽFBiH?

- Namjera ove Uprave jeste da obezbijedi finansijsku stabilnost i konsolidaciju preduzeća tako što će implementirati kreditna sredstva od 79 miliona KM. Osim ovog, želimo potencirati realizaciju Inicijative o uvođenju akcize na naftu radi stvaranja održivog sistema finansiranja željezničkog sektora u BiH, pri čemu bi ŽFBiH godišnje dobile oko 35 miliona KM. Također, zahtjevat ćemo da sredstva iz federalnog budžeta na godišnjem nivou iznose oko 39 miliona KM, te odlukom Vlade FBiH omogućiti ŽFBiH transport nafte i naftnih derivata što bi sa transportom ostalih roba i putnika, osiguralo datatih 30 miliona KM. Dakle, govorim o neophodnim godišnjim potrebama u cilju očuvanja finansijske stabilnosti Preduzeća. Samo realizacijom ovih ciljeva, možemo očekivati ozdravljenje ŽFBiH. Naravno da moramo potencirati i mjere štednje i racionalnog poslovanja svih željezničara. Na ovaj način obezbijedit ćemo uspješno poslovanje, širenje tržišta i broja komitenata, modernizaciju i perspektive razvoja željezničkog sektora za duži period. Cilj je poboljšati životni standard željezničara, te u perspektivi stvoriti preduslove za upošljavanje, prvenstveno, izvršnog osoblja. Dakle, nema govora o otpuštanju radnika, kako zlonamjerni tvrde.

• Šta se konkretno predviđa u novom Pravilniku o radu, a koji osporava SMS?

- Ponavljam, mi moramo napraviti uštede zasnovane na realnim činjenicama koje odgovaraju aktuelnom vremenu i (ne)prilikama. Ovakva struktura jednostavno nije održiva, ni zakonski ni materijalno. Mnogo jače željezničke kompanije ne mogu da isfinansiraju ovako postavljen glomazan, spor i neefikasan sistem. Primjera radi, mi sada imamo oko 250 rukovodećih ljudi koji odlučuju na različitim nivoima – to je neodrživo. Dakle, nužne su promjene Pravilnika o radu i nova, efikasnija sistematizacija radnih mjesta. U najkraćem, to znači sljedeće: usklađivanje organizacione šeme Društva koja će proizaći iz reorganizacije Željezničkog operatora, Željezničke infrastrukture, Ekonomskih poslova, Pravnih i kadrovskih poslova, Poslova za investicije i razvoj. Zatim, treba uskladiti polazne koeficijente za određivanje plaća u skladu sa složenošću i obimom poslova, te odgovornošću u izvršavanju poslova, gdje će učestvovati svi nadležni subjekti u skladu sa zakonom i Kolektivnim ugovorom željezničara FBiH, kao i uskladiti sve oblike davanja iz dohodka ŽFBiH, koja nemaju karakter plaća. Također, treba definisati sve segmente disciplinske odgovornosti zaposlenika. Nužna je bolja sistematizacija i grupisanje usitnjenih službi gdje god je to moguće u svim organizacionim cjelinama što podrazumijeva i usaglašavanje naziva radnih mjesta sa nomenklaturom zanimanja, a školsku spremu usaglasiti sa zahtjevom radnog mjesta. Između ostalog, za rukovodioce predviđena je isključivo visoka stručna sprema.

• Nova Uprava-novi ljudi, je li to razlog za smjenu većeg broja rukovodnih radnika?

- Upravo tako. Direktori koji su razriješeni dužnosti, njih 22, imali su dovoljno vremena da se prilagode novom načinu poslovanja- ali nisu. Preraspoređeni su na radna mjesta shodno stručnoj spremi, u skladu sa Pravilnikom o radu. Istovremeno, Uprava je na osnovu Statuta JP ŽFBiH i drugih pozitivnih zakonskih akata, donijela odluke o imenovanju 48 rukovodnih radnika, od kojih je 25 novih mladih perspektivnih menadžera. U ovome ne vidim ništa sporno. Želim naglasiti, da će i ubuduće, Uprava davati šansu mladim stručnjacima kad god i gdje god je to moguće. Oni imaju nova naučna saznanja, vladaju informacionim tehnologijama, govore strane jezike i nisu opterećeni taštinom, nego imaju zdrave ambicije. Naša je obaveza da im to omogućimo, a siguran sam da rezultati neće izostati. Već sam rekao da ovako predimenzionirana struktura upravljanja u Preduzeću nije održiva i mi ćemo nastaviti sa daljim usavršavanjem operativnog rada službi i efikasnijeg rada menadžmenta. Zato trebaju nove snage.

• Reakcija na štrajk Sindikata mašinovođa najavljen za 08.11.2010. godine?

- Ako uzmete u obzir ranije rečeno, čudi najava štrajka mašinovođa. Otvoreno kažem, ova opstrukcija počela je suspenzijom Vernesa Buljugije, sindikalnog lidera mašinovođa, koji je na radnom mjestu u alkoholisanom stanju, što nije prvi put, fizički napao kolegu, razbio vrata, pri čemu je morala intervenisati i policija. Riječ je o nastavku politike ucjene i neprincipijelnog pritiska na Upravu da odustane od sankcionisanja nerada, nediscipline, samovolje, bahatih ispada i konfliktata, konzumiranja alkohola na radnom mjestu, dakle svega onog što predstavlja grubo kršenje radne discipline. Dalje, lider najbrojnijeg sindikata nastoji voditi kadrovsku politiku tako što želi nezakonito zapošljavati po „staroj praksi“ iz vremena prethodne Uprave. To vrijeme ucjena je prošlo. Čudno je da se za tobožnje poštivanje zakona zalažu upravo oni koji ga dokazano krše.

Upravo oni koji bi trebalo da su već odgovarali za organizovanje nelegalnih štrajkova, što je uzrokovalo materijalne štete bh. privredi ali i preduzeću od kojeg hrane porodice. Po njihovom nagovoru, pokreću se neutemeljene tužbe protiv Preduzeća, a tako „sijeku granu“ na kojoj sjede. Također, jasno je da iza ovih pojedinaca stoji manje grupe nezadovoljnih, koji su izgubili nezasluzene privilegije. Ovakvim – ni jedna Uprava neće biti po „mjeri i volji“. Ova Uprava ne želi biti ničiji talac. Ne priznajemo podjelu uposlenih na „podobne“ i „nepodobne“, ali svakako želimo nagraditi poštene i vrijedne radnike. Neradnici sami sebi biraju put. Niko nema pravo da ugrožava egzistenciju 3.908 zaposlenih. Naglašavam da se Uprava ne miješa u rad 6 sindikata, ali isto tako treba pozdraviti napore radnika koji su nezadovoljni sindikalnim (ne)radom i koji se žele na zakonit način organizovati u Vijeće uposlenika i tako ostvarivati svoja prava. Jasno, rad sindikata treba da bude zasnovan na zakonitom djelovanju, a ne amnestiji od odgovornosti za nerad pojedinaca ili neformalnih grupa. Konačno, Uprava vodi poslovnu politiku preduzeća, a ne sindikati. Javnost i željezničari moraju da znaju da svako osporavanje ili odugovlačenje realizacije dogovorenih mjera iz Plana za konsolidaciju preduzeća, sigurno će izazvati nesagledive posljedice po Željeznice FBiH, ali i bh. privredu u cjelini. U tom slučaju, naredna, jedina preostala moguća mjera jeste uvođenje prinudne uprave, otpuštanje viška radnika i upitna isplata zagaranovanih plaća, što nadam se, niko ne želi. Iskreno vjerujem u snagu željezničara i zajedničku želju da ŽFBiH bude prosperitetna i uspješna firma po mjeri svih uposlenih.



PRAVO

Kome smeta Vijeće uposlenika ŽFBiH

Sindikati se plaše gubitka pozicija

Nakon Inicijative za formiranje Vijeća uposlenika/zaposlenika ŽFBiH koju je pokrenula grupa uposlenika, vječito suprostavljeni i nikad ujedinjeni lideri dva najjača željeznička sindikata Munir Spahić i Vernes Buljugija, ekspresno su reagovali vođeni po prvi put zajedničkim interesom: u startu sasjeci konkurenciju koja bi mogla ugroziti njihove lične interese! Istog dana, 11. oktobra 2010. godine, pomenuti lideri uputili su hitan dopis svojim članovima sa upozorenjem da nipošto ne potpisuju Inicijativu za formiranje Vijeća uposlenika pozivajući se na zakon koji očito nisu pročitali, pa se valjda nadaju da ih ni uposlenici ŽFBiH neće pročitati.

Naime, u Obavještenju Samostalnog sindikata željezničkih radnika u BiH br.66/10, u kojem predsjednik Spahić poziva svoje članove da „ukoliko su bili prevareni ili pogrešno informisani povuku svoje potpise sa spiskova“, pomenuti lider navodi i sljedeće: „Prema Zakonu o radu i Zakonu o zaposleničkom vijeću, ulogu Vijeća zaposlenika, sa svim pravima i obavezama, vrši sindikat, a svi sindikati su odbili pokušaj Poslodavca da pristanu na formiranje Vijeća zaposlenika“- tvrdi Spahić.

U pomenutom navodu jedina istina je ta da su sindikati odbili da formiraju Vijeće uposlenika (a bilo im je ponuđeno), a zakoni koje Spahić pominje navedeni su nedopustivo neprecizno, ignorišući i zanemarujući na taj način jasno precizirane odredbe pravne regulative. U duhu obmanjivanja uposlenika da ne mogu u isto vrijeme biti članovi Vijeća uposlenika i sindikata, jeste i dopis Vernesa Buljugije. U Obavijesti za članove SMS-a u FBiH br.08-X/10, on navodi da se „Upravni odbor SMS-a obratio Poslodavcu aktom br: 09-VIII/10 od 15.08.2010. godine sa izričitim stavom da nije saglasan za formiranje Vijeća uposlenika, jer je to suprotno interesima našeg Sindikata“.

Zakona o radu, ako kod poslodavca nije formirano Vijeće zaposlenika, Sindikat ima obaveze i ovlaštenja koja se odnose na ovlaštenja Vijeća zaposlenika, u skladu sa Zakonom“, i još jednom, baš kao i Buljugija, otkriva strah od gubljenja „ekskluziviteta zaštite radničkih prava“, odnosno, vlastitih interesa i pozicija. Bez ikakvih iluzija da će Vijeće uposlenika ŽFBiH donijeti radnicima neko veće dobro nego što su donijeli svi sindikati zajedno, „ŽFBiH Info“ u ovom broju donosi najinteresantnije odredbe Zakona o Vijeću uposlenika (Službene novine Federacije BiH, od 17.07.2004. godine, broj 38), koje će rasvijetliti neka pitanja. U Članu 3. ovog Zakona stoji da se „Vijeće zaposlenika formira na prijedlog sindikata ili najmanje 20% zaposlenika od ukupnog broja zaposlenih koji su u radnom odnosu kod poslodavca“, i time razrješava dilema da sindikati nisu jedini koji unutar firme imaju ekskluzivitet da formiraju Vijeće uposlenika.

Dalje, u Članu 31. navodi se da „Vijeće zaposlenika, u cilju zaštite i ostvarivanja prava i interesa zaposlenika, saraduje sa sindikatom. Član vijeća zaposlenika može istovremeno biti i član sindikata. Ako kod poslodavca nije formirano vijeće zaposlenika sindikat ima obaveze i ovlaštenja koja se, na osnovu ovog Zakona, odnose na vijeće zaposlenika“.

Ovom odredbom demantuju se tvrdnje sindikalnih vođa da članovi sindikata ne mogu u isto vrijeme biti i članovi Vijeća uposlenika, i naravno, otkriva njihova tendencija da priskrbe sebi ovlaštenja koje ima Vijeće zaposlenika. U Član 32. navodi se da „Vijeće zaposlenika radi u sjednicama. Sjednicama vijeća zaposlenika mogu biti prisutni predstavnici sindikata, bez prava sudjelovanja u odlučivanju. Vijeće zaposlenika donosi poslovnik o svom radu. Upravo činjenica da predstavnici sindikata nemaju prava odlučivanja na sjednicama Vijeća uposlenika, motivirše sindikalne lidere da opstruiraju njegovo formiranje, po principu: „Šta će nam, ako se mi to ne pitamo“. Zakon o Vijeću uposlenika predviđa i kaznene odredbe u Članu 39. prema kojima: „Novčanom kaznom od 1.000,00 KM do 7.000,00KM kaznit će se za prekršaj poslodavac ako: onemogućiti zaposlenike u formiranju vijeća zaposlenika (član 2.); ne informira vijeće zaposlenika (član 22.); ne konsultuje vijeće zaposlenika (član 23.); ne pribavi prethodnu saglasnost od vijeća zaposlenika (član 26.stav 1.); ne stavi na uvid odgovarajuću dokumentaciju u pogledu uplate doprinosa (član 28. stav 2); ne isplati naknadu plaće u skladu sa članom 34. ovog Zakona; člana vijeća zaposlenika ne vrati na posao (član 35.); ne osigura uvjete za rad vijeća zaposlenika (član 36.); Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kaznit će se i odgovorno lice kod poslodavca koji je pravno lice novčanom kaznom od 200,00 KM do 1.000,00 KM. Iz svega navedenog, sasvim je jasno da sindikalnim liderima nije do zaštite prava uposlenika koje uporno obmanjuju dezinformacijama, već samo i jedino do zaštite ličnih interesa. Njima ne odgovara da se osim njih i neko drugi pita. Još jedan detalj je bitan. Za članstvo u sindikatu, uposlenicima se odbija 1% od plate, a članstvo u Vijeću uposlenika je besplatno. A na koji način će Vijeće uposlenika štiti interese radnika, ne može se znati dok se ne pokažu na djelu.

Saopćenje IO Vijeća zaposlenika ŽFBiH

Prikupljeno 2511 potpisa podrške

Zajednički sastanak Inicijativnih odbora za formiranje Vijeća zaposlenika/uposlenika JP Željeznica FBiH d.o.o, održan je 27.10.2010. godine u Sarajevu. Sastanku su prisustvovali 16 članova p o d r u č j a s v i h organizacionih jedinica, te na poziv Inicijativnog odbora, u ime poslodavca JP ŽFBiH, dr. Džemail Subašić.

Na sastanku je konstatovano da je 2511 ili približno 60 % zaposlenih pismeno podržalo formiranje Vijeće zaposlenika. Na o v a k a v n a č i n o r g a n i z o v a n j a uposlenici imaju mogućnost ostvariti svoja socijalna i ekonomska prava i riješiti sva druga radno-pravna pitanja. Kako je ovaj broj potpisnika znatno veći o d z a k o n s k o g minimuma koji iznosi 20 % ili 780 od ukupno 3908 zaposlenih, Inicijativni odbor nastavlja završne a k t i v n o s t i n a konstituisanju Vijeća zaposlenika u skladu sa Zakonom o radu i Zakonu o Vijeću zaposlenika. Pozivaju se članovi i rukovodstva sindikata da se aktivno uključe u formiranje Vijeća zaposlenika. Također, pozivaju se i ostali zaposlenici koji do sada nisu pristupili, a žele dati podršku za formiranje Vijeća zaposlenika, da to urade k o d č l a n o v a Inicijativnih odbora u svojim područjima, navodi se u saopćenju Inicijativnog odbora.

Šta nam znači kredit od 79 miliona maraka

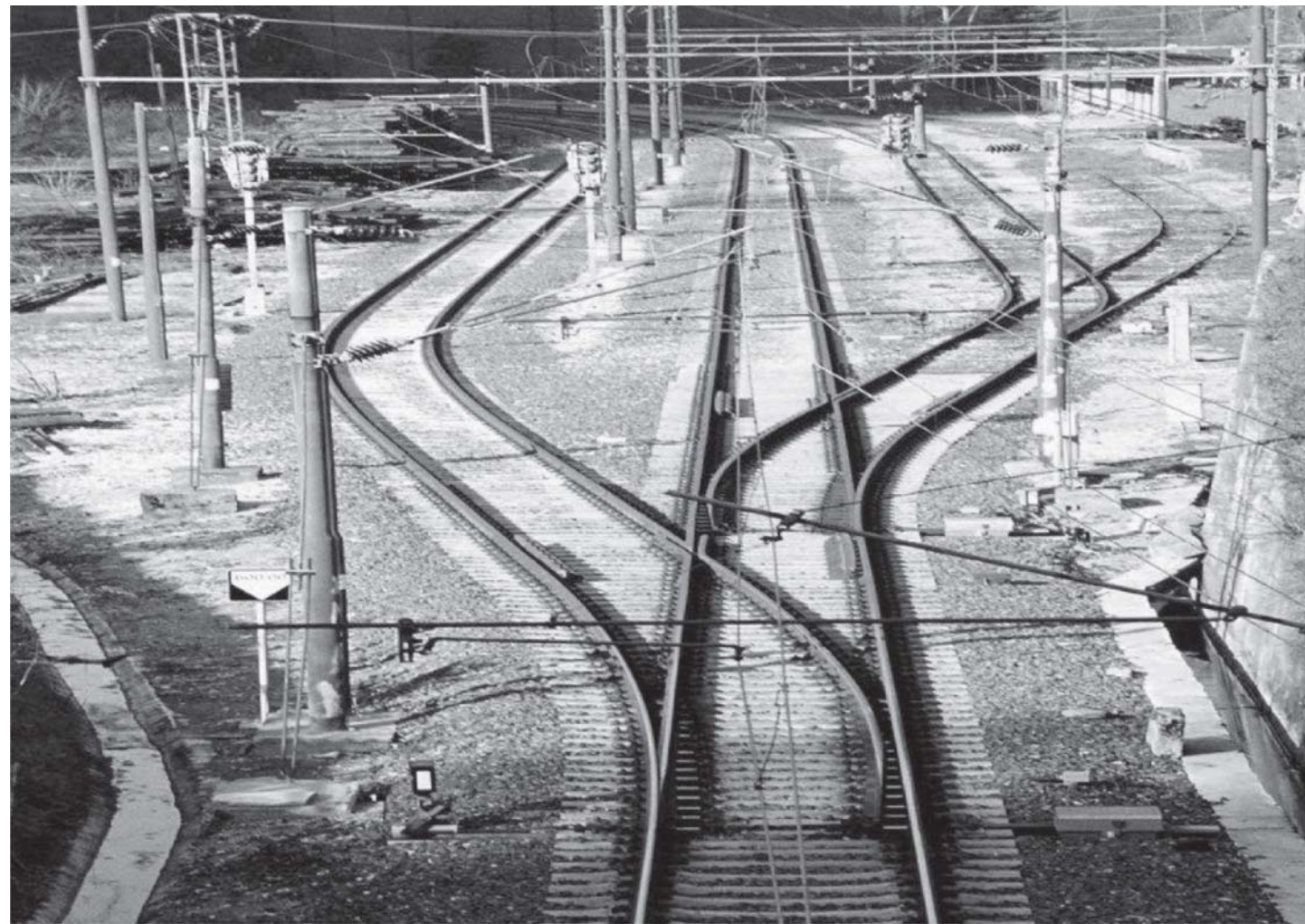
Konsolidacija preduzeća, redovne, ali umanjene plate, sigurnost zaposlenih radnika i perspektive razvoja

Nakon što je Dom naroda Federalnog parlamenta 23.09.2010. godine odobrio izdavanje Garancije Federacije BiH Javnom preduzeću „Željeznice FBiH“ za kreditno zaduženje u iznosu od 79 miliona KM kod konzorcija UniCredit bank i Intesa Sanpaolo bank, počeo se nazirati početak rješenja višegodišnje agonije Preduzeća opterećenog dugovima i kamatama. Kredit čiji je rok otplate 10 godina, sa grejs periodom 12 mjeseci, namijenjen je finansijskoj konsolidaciji preduzeća sa sljedećom strukturom korištenja sredstava: refinansiranje obaveza po kreditima kod komercijalnih banaka u BiH, Razvojne banke FBiH, uključujući i kredite kod UniCredit bank; finansiranje obaveza prema dobavljačima za ugovorene i izvršene investicijske radove; finansiranje dospjelih tekućih obaveza prema ostalim dobavljačima za materijal, obrtna sredstva, usluge i energiju; nove investicije; izmirenje zaostalih obaveza prema zaposlenicima po osnovu bruto plata i ostalih naknada, isplatile dvije plate, te uplatili porezi i doprinosi za PIO i zdravstveno osiguranje zaključno sa novembrom ove godine. To bi omogućilo da zaposleni na Željeznicama FBiH prime iz prošle i ove ukupno 14 plata u ovoj godini.

Realizacijom kredita osigurao bi se nastavak poslovanja, osigurala radna mjesta za sve zaposlene i uredne isplate plata, te bi se otvorila perspektiva dugoročnog rješavanja složene situacije, daljnjeg rasta i razvoja.

Iako su svi finansijski pokazatelji ukazali da Željeznice FBiH nisu kreditno sposobne, odnosno, da prihodi koji se ostvaruju iz redovnog poslovanja ne mogu pokriti obaveze prema kreditorima, zaposlenima i dobavljačima, te su zbog toga ovisne o budućim prilivima iz budžeta, Dom naroda Federalnog parlamenta odobrio je izdavanje Garancije FBiH za naše preduzeće uz određene uslove. Dobra vijest je ta što umanjene troškova radne snage ne znači otpuštanje radnika, ali uključuje Izmjenu kolektivnog ugovora željezničara, kojom bi se počevši od 01. oktobra 2010. godine umanjile plate uposlenicima za 9,8 %. Cilj je da se troškovi za plate drže na tom nivou sve dok povećanje prihoda, kao rezultat investicionog ulaganja i reduciranja ostalih troškova, ne obezbijedi mogućnost povećanja plata.

U slučaju neispunjavanja uslova iz Garancije, kredit se ne može realizovati. U tom slučaju neizvjestan je nastavak poslovanja ŽFBiH, došla bi u pitanje dalja isplata plata, upitna bi bila čak i isplata zajamčenih plata, prioritetne isplate kredita, dugova, poreza i doprinosa. Sigurnost zaposlenih bila bi više nego upitna i moglo bi doći do velikog otpuštanja radnika.



ŽFBiH potpisale Inicijativu o pristupanju „Cargo 10“

Za brži, konkurentniji i kvalitetniji saobraćaj u regionu i bolju kontrolu prometa robe

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine prihvatile su Inicijativu o pristupanju regionalnom preduzeću Cargo 10. Iako je bilo je predviđeno da to isto učine i Željeznice Republike Srpske, njihovi predstavnici nisu uspjeli usaglasiti sve detalje.

U ime Željeznica FBiH Inicijativu je potpisao predsjednik Uprave-generalni direktor mr. sc. Nedžad Osmanagić, a supotpisnici su Robert Vuga, predsjedavajući zajedničkog željezničkog preduzeća Cargo 10, Zlatko Rogožar, direktor HŽ Cargo i Dragan Grujić, direktor teretnog saobraćaja u Željeznicama Srbije. Također, potpisan je i Aneks sporazuma o zajedničkoj saradnji i nastupu na transportnom tržištu, koji je potpisao i zamjenika generalnog direktora Makedonskih željeznica, Petre Delov. Potpisivanju Inicijative prisustvovali su predsjednik Uprave Hrvatskih željeznica mr. Zoran Popovac, generalni direktor Željeznica Srbije Milovan Marković i predsjednik Odbora direktora željezničkog prevoza Crne Gore mr. Rešad Nuhodžić.

Iskazujući interes za pristupanje zajedničkom preduzeću Cargo 10, Željeznice FBiH daju svoj aktivni doprinos regionalnom razvoju, te prihvataju obaveze i nadležnosti iz već usvojenih dokumenata na ravnopravnim osnovama koji važe za sve članice zajedničkog željezničkog preduzeća.

Dosadašnji loš kvalitet usluga koji se očitovao predugim vremenom putovanja, nepužanjem kompletne logističke usluge, slabim protokom roba na prevoznim rutama zbog dugog zadržavanja na granicama i carinskim terminalima, te loše praćenje pošiljki i slabo iskorištavanje voznog parka (manjak vagona kad jedne ili višak u drugoj kompaniji), razlozi su za pokretanje ove Inicijative. Ako se još doda nekonkurentnost u odnosu na cestu, previše posrednika u poslu i parcijalna kontrola prometa gdje svaka željeznica kontroliše samo svoj dio, onda je ovaj potez željeznica regiona bio neminovan.

Partneri udruženi u Cargo 10 složili su se da će na principu zajedničkih interesa raditi zajedno i razmjenjivati informacije i podatke koji se odnose na zajedničke poslovne rezultate na transportnom tržištu kako bi se ostvarili definisani ciljevi. To su, prije svega, povećanje obima prijevoza, povećanje konkurentnosti, povećana prisutnost na tržištu, smanjenje troškova poslovanja, kontrola prometa robe na cijelom prevoznom pravcu s naglaskom na granične prijelaze u cilju skraćivanja vremena putovanja, transparentnost u izradi ponuda i povećanje zadovoljstva kupaca.

Federalni ministar saobraćaja i komunikacija Nail Šećkanović ocijenio je pristupanje Cargo 10 vrlo značajnim, s obzirom na činjenicu da se 70 % tereta u BiH prevozi željeznicom.

O važnosti projekta Cargo 10, iz „Hrvatskog poslovnog dnevnika“ prenosimo izjavu Johannes Ludewiga, predsjednika Zajednice europskih željeznica, koji je ujedno bio i dugogodišnji generalni direktor Njemačkih željeznica:

„Cargo 10 je nešto najbolje što se dogodilo u željezničkom sektoru. Ljudi su postali svjesni da ne mogu sami opstati na tržištu, jer tračnice koje vode samo do vlastitih granica ne vrijede ništa. Okrupnjavanje je bitno za opstanak, što smo mi u Njemačkoj shvatili već davno, povezujući se sa željeznicama Švicarske i Nizozemske“ - izjavio je Ludewig.

Osjetno povećanje prevoza robe

U prvih devet mjeseci ove godine na mreži Željeznica FBiH prevezeno je 5.900.592 tone robe, odnosno 16 posto više u odnosu na isti period prošle godine. Ostvareno je 637.667.235 NTKM, za 31 posto više u odnosu na isti period prošle godine.

Željeznice FBiH su u periodu I – IX 2010. godine prevezle 367.326 putnika, što je za 3 posto više u odnosu na prethodnu godinu, a ostvarile su 25.520.712 putničkih kilometara (PKM) što je za 9 posto manje u odnosu na prethodnu godinu.

Sarajevo-Bihać



Nakon 18 godina ponovo direktna linija

Na osnovu dogovora Uprava Željeznica FBiH i Željeznica RS-a, od 16.09.2010. godine uspostavljen je redovan, direktan željeznički saobraćaj na relaciji Sarajevo-Bihać-Sarajevo. Ovo je još jedan dokaz da su ŽFBiH istinski javni servis u službi građana i bh. privrede. Naime, nakon 18 godina prekida u saobraćaju, te naglašene potrebe građana i privrede Unsko-sanskog katona, stekli su se uslovi za uspostavu direktne linije i konačno uvezivanje željeznicom Bihaća sa Sarajevom, ali i ostalim dijelovima BiH.

U važećem redu vožnje, uvodi se u saobraćaj jedan par vozova br.710/711 koji je sastavljen od tri vagona. Vrijeme polaska iz Sarajeva je u 13:53, a dolazak u Bihać je u 22:05 sati, dok je povratak iz Bihaća u 22:55, a dolazak u Sarajevo u 07:28 sati. Cijena karte u jednom smjeru iznosi 40 KM, a povratna karta je 64 KM. Ovim povodom, dana 16.09.2010. godine upriličena je svečanost na Glavnoj željezničkoj stanici u Sarajevu kojoj su prisustvovali politički zvaničnici, a brojni građani ispratili su voz za Bihać. Na usputnim stanicama građani su pozdravljali prve putnike, a Krajišnici, na čelu sa kantonalnim premijerom Šemsudinom Dedićem, priredili su veličanstven doček voza u Bihaću, gdje se emocije i oduševljenje nije krilo. Ovom prigodom, u pozdravnom govoru, predsjednik Uprave-generalni direktor, mr.sc. Nedžad Oasmangić, između ostalog, je rekao: „S obzirom da prihod od prevoza putnika u svim željeznicama svijeta, pa i kod nas, ne može pokriti troškove,

INFRASTRUKTURA
Remont pruge Konjic – Čapljina obustavljen na dva dana
Na nekvalitetan tucanik upozoravalo se i ranije

Remont pruge Konjic-Čapljina koji je započeo 10. juna 2010. godine na dionici Raška Gora- Bačevići, prekinut je 06. oktobra 2010. godine zbog negativnog izvještaja Zavoda za saobraćaj GF Sarajevo u vezi kvaliteta tucanika čija je zamjena vršena na pomenutoj dionici. Nažalost, obustavu remonta koja je trajala dva dana nije inicirao rezidentni inženjer iz konsultantske kuće JV OBERMEYER-IPSA Zijo Ligata koji je plaćen da prati kvalitet ugrađenog materijala, već predsjednik Uprave – generalni direktor ŽFBiH mr.sc. Nedžad Osmanagić, na osnovu pomenutog izvještaja. Problemi sa kvalitetom novog tucanika, koji je firma Alpine Banja Luka PJ Jablanica, proizvodila na lokalitetu kamenoloma firme Granit Jablanica uočen je u prvoj posjeti kamenolomu (27.04.2010).

Proizvođaču je skrenuta pažnja da na deponiji od oko 50.000 m3 ima značajna količina sitne frakcije koja je dozvoljena samo u količini do 5%. Komisija koja je vršila pregled deponije zaključila je da kvalitet tucanika treba potvrditi na uzorcima koji će uzeti ovlaštena ustanova.

Proizvođač je obećao da će tucanik biti prosijan i opran prije otpreme iz kamenoloma. Na žalost, to se nije desilo i do danas nije postignut kvalitet koji se zahtijeva. Nakon obustave remonta ponovo su uzeti uzorci zastora i to sa više mjesta, ali opet nije dokazan zahtijevani kvalitet. Projekt menadžer Gerard Cummings preuzeo je obavezu da u narednom periodu ovaj problem razriješi, te da se na svim dionicama na kojima je izvršena zamjena tucanika čiji sastav ne zadovoljava kriterije, ponovo izvrši zamjena istog.

Na ovoj dionici, Izvođač radova JV Swietelsky-Alpine, kasni približno 40 dana, te su mu data ozbiljna upozorenja da mora intenzivirati poslove na dovršetku radova na povećanju brzine i predaji pojedinih dionica pruge na redovnu upotrebu ŽFBiH.

Trenutno se intenzivira rad na zavarivanju šina u međuodsjeke od 360 metara. ŽFBiH su sklopile ugovor sa Izvođačem o iznajmljivanju tri ekipe varilaca čiji rad počinje 25. oktobra 2010.godine. Pored zatvora pruge u trajanju od 10 sati dnevno i presjedanja putnika u autobuse od Konjica do Čapljine i obrnuto, ozbiljan problem izazvan remontom, predstavlja dužina i trajanje laganih vožnji. Trenutno je na dionici Raška Gora-Raštani brzina 50 km/h dok je na ostalom dijelu 30 km/h što značajno otežava izvršenje ugovorenih obaveza prijevoza roba.



Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja predviđa da vlade Federacije i kantona, za obavljeni prevoz ŽFBiH nadoknadi razliku između ukupnih troškova prevoza i ostvarenih prihoda. Do sada, ova stavka nikada nije našla mjesta u kantonalnom budžetu. Ipak, ŽFBiH su, iako se radi o visokim troškovima, organizovale pomenute prevoze vodeći računa, prije svega, o potrebama privrede i građana. Međutim, zbog izuzetno teške finansijske situacije, bez učešća Kantona u finansiranju usluga putničkog prometa, ŽFBiH nisu u mogućnosti kvalitetnije organizovati lokalni putnički promet. Rješenje je da se zajedničkim naporima realizira ovaj projekat.“

Zanimljivi detalji o Unskoj pruzi.

Unska pruga prostire se od željezničke stanice Bosanski Novi - Novi Grad preko Bihaća i Martin Broda do državne granice sa Republikom Hrvatskom, a dalje preko Ličkog Dugog Polja do Knina. Pruga je ukupne dužine oko 180 km. Pruga od Bihaća do Ličkog Dugog Polja u dužini od 72 km, sedam puta siječe državnu granicu između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Na dijelu pruge koju održavaju ŽFBiH (Blatna – Martin Brod) u dužini od 100 km ima 22 mosta (16 betonskih i 6 čeličnih) i 28 tunela. Unska pruga je u nadležnosti željeznica FBiH, RS-a i HŽ-a.

Svečanost u Čapljini

Otvoren savremeni željeznički kompleks

Predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH mr.sc. Nedžad Osmanagić i načelnik Općine Čapljina dr. Smiljan Vidić, otvorili su na prigodnoj svečanosti, 13. oktobra 2010. godine rekonstruisani kompleks „Trg bana Josipa Jelačića“ i graničnu željezničku stanicu u Čapljini, što je rezultat zajedničkih napora ŽFBiH i Općine Čapljina. Tom prilikom promovisan je i novi sistem elektronskog izdavanja karata za lokalni saobraćaj u stanicama Mostar i Čapljina, a od 18. oktobra 2010. godine i za stanice u Sarajevu i Zenici.

U rekonstrukciju „Trga bana Josipa Jelačića“, ŽFBiH su uložile 1,2 miliona KM. Površina trga je 5,5 hiljada kvadratnih metara. Ima 94 parking mjesta, 7 taxi mjesta i 2 parking mjesta za autobuse. Sa rondoom koji je urađen u saradnji sa Općinom Čapljina čini jedinstvenu cjelinu. Projekttnu dokumentaciju uradila je projektna kuća „Studio Radonić“ iz Zagreba. Izvođač radova je domaća firma „Kristal“ d.o.o. Čapljina, a stručnu pomoć u realizaciji i praćenju izgradnje trga dali su načelnik dr.Smiljan Vidić i tim uposlenih u Općini Čapljina.

U sklopu kompleksa je i savremena granična željeznička stanica u Čapljini. Ovaj objekat je vrijedan 2 miliona KM. Kreditna sredstva obezbijedila je Evropska investiciona banka. Izvođač radova je sarajevska firma „Unigradnja“. Fizibiliti studija i idejno rješenje urađeno je po projektu IPSA Instituta iz Sarajeva. Radovi su izvedeni u tri faze na površini od 2.500 kvadratnih metara, od kojih je 700 kvadratnih metara dograđeno.

Implementacija ERP-sistema
Za kvalitetnije i brže poslovanje

Uprava Željeznica FBiH donijela je Odluku o implementaciji poslovno-informacionog sistema ERP i time definisala poslovnu politiku upravljanja kompanijom na najsavremenijim osnovama.

ERP sistem predstavlja trenutno najkompetentnije i najučinkovitije rješenje za cjelokupno upravljanje kompanijom sa fleksibilnom i otvorenom tehnološkom platformom koja može iskoristiti i integrirati druge ERP-ove sisteme, kao i sisteme drugih proizvođača. Na taj način povećava se produktivnost, stiče bolji uvid u poslovanje i potrebna adaptabilnost za ubrzanje izvršavanja poslovne strategije.

Na ovaj način najviše će se promijeniti procesi koji se tiču izvještavanja menadžmenta, dakle, procesi koji pokrivaju područja samog upravljanja kompanijom, kao što su finansije, računovodstvo, nabavka, upravljanje ljudskim resursima, korporativne usluge itd. Prioritet je postići kvalitetniji protok informacija kroz cijelu kompaniju. Isto tako, postići će se veća pouzdanost i dostupnost podataka u stvarnom vremenu. Menadžment će time dobiti učinkovitiji i transparentniji uvid u poslovanje i postići kvalitetniju kontrolu nad svim procesima unutar Željeznica FBiH. Jednom riječju, ŽFBiH će postati kvalitetnija i konkurentnija kompanija. Za strategiju implementacije ERP rješenja potrebno je koristiti fazni pristup, koristeći iskustva drugih željezničkih uprava. Prva faza obuhvatala bi finansije i računovodstvo, plaće, ljudske resurse, kontrolu, investicije, nabavku, skladišta, održavanje i prodaju. Druga faza obuhvatala bi integraciju ostalih aplikativnih rješenja sa ERP sistemom. Ova faza uključuje implementaciju povezivanja ERP-a i aplikacija specifičnih za željeznice (aplikacije operatora i infrastrukture). Uvođenje ERP-a zahtijeva edukaciju ljudi. Sistem ERP bi trebao biti u implementiran u cijelosti, kroz proces edukacije velikog broja naših uposlenika. Ovaj sistem bi trebao smanjiti troškove poslovanja, ubrzati procese odlučivanja i olakšati nastup na međunarodnom transportnom tržištu. U početku, ERP će zahtijevati više vremena i angažman većeg broja ljudi, ali za nekoliko godina za taj isti posao će trebati manji broj ljudi. Za nepune dvije godine, uštede u poslovanju trebale bi pokriti troškove investicija u ovaj sistem.

ERP sistem koriste sve željeznice EU. Koristi ga i zajedničko željezničko preduzeće Cargo 10, a njegova implementacija na Hrvatskim željeznicama počinje 1. januara 2011. godine. Za implementaciju ovog projekta biće angažovane renomirane firme putem međunarodnog tendera, a aplikacije specifične za željeznice (operacije i infrastruktura) uradit će uposlenici Sektora za IKT Željeznica FBiH.



Bezbjednost saobraćaja**Akcija na prevenciji nesreća na prugama**

U cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja na prugama ŽFBH, putem medija je upućen apel svim učesnicima u saobraćaju sa molbom da pomognu u preventivnoj edukaciji, da vode računa o vlastitoj sigurnosti i sigurnosti svoje imovine, te da ne izlažu opasnosti svoje živote prelazeći prugu na nedozvoljenim mjestima.

Poseban akcenat je stavljen na nepoštivanje sigurnosno-signalnih uređaja na putnim prelazima, nedozvoljenog kretanja prugom i neovlaštenog penjanja na vagone ili ulazak u zonu opasnosti visokog napona kontaktne mreže.

Ovim apelom građanima smo ukazali na odredbe Zakona o sigurnosti željezničkog saobraćaja Bosne i Hercegovine uključujući i kaznene odredbe.

Nije nam cilj dodatno „zavlačenje ruku u džep“ nesavjesnih građana, ali kao što policija već godinama naplaćuje kazne nesavjesnim vozačima i pješacima koji ne poštuju Zakona o sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, to mogu uraditi i kada su željeznice u pitanju.

Zato molimo sve uposlenike Željeznica FBiH da svojim ličnim primjerom i kontaktima doprinesu u preventivnoj edukaciji građana.

Poziv sindikatima da se upetljaju u svoj posao

Na disciplinsku- zbog tri minute

Umjesto što se bore za zaštitu vlastitih interesa, bilo bi dobro da se sindikalni lideri konačno uključe u zaštitu prava uposlenika u ŽFBiH, a ne da se na „ugrožavanje ljudskih i radničkih prava“ pozivaju tek kad na svojoj koži osjete da nisu izuzeti od ostalih.

Uposlenicima ŽFBiH se u posljednjih godinu i po dana, skoro dvije godine, za svaki minut kašnjenja na posao ili sa pauze, odbija po jedan sat od plate. Svejedno je da li na posao stižu u 08:01 ili u 08:59, kazna je odbitak od plate za jedan sat. Sindikalne lidere očito ne interesira ni to što se obični uposlenici pozivaju na disciplinsku odgovornost ukoliko u toku jednog mjeseca zakasne tri puta po minutu, ili tri puta po 59 minuta!

Željezničari odlično pamte, da su od „željezne discipline na ŽFBiH“, dugo vremena bili izuzeti određeni uposlenici koji uopće nisu dolazili na posao ili su dolazili kad su htjeli. Bilo je i onih koji su u redovno radno vrijeme, umjesto u ŽFBiH, platu zarađivali na drugim radnim mjestima, a plata sa ŽFBiH stizala je sama od sebe! Zapamćeni su i vozači, koji su svaki dan odlazili s posla po sat vremena ranije. Među „vozarima“ je bilo i onih koji stanuju na svega desetak kilometara udaljenosti od firme.

Sindikalni lideri se nikad nisu ni osvrnuli na strahovladu koja je počela u zadnje dvije godine zaključavanjem uposlenika u restoranu javne ishrane, koji ne bi stigli svoj obrok završiti na vrijeme! Nova Uprava je dokinula praksu privilegiranih uposlenika, pa i oni moraju dolaziti na posao kao i svi drugi. Također, ukinula je i praksu „vozača“. Pravila objedovanja u restoranu važe za sve.

Ali, još uvijek je ostao onaj sistem netolerancije jutarnjeg kašnjenja izazvanog višom silom, na način na koji su to riješila druga javna preduzeća pa i privatni sektor. Praksa mnogih preduzeća je takva da se tokom jednog mjeseca, uposlenicima toleriše ukupno 60 minuta jutarnjeg zakašnjenja. Tek kad se pređe taj prag, slijede određene sankcije.

Ovom problematikom sindikalni lideri se nikad nisu bavili na konkretan i ozbiljan način, jer se to nikad nije ticalo njih samih. Još jedan od problema kojim se oni ne bave jeste i prekovremeni rad. Nijedan uposlenik ne bježi od toga da ostaje na poslu i poslije radnog vremena, pa čak i subotom i nedjeljom. Svjesni situacije u kojoj je preduzeće, uposlenici čak ne traže ni da im se to plati.

Međutim, ukoliko uposlenik danima radi prekovremeno, a ujutro se zbog zastoja u saobraćaju ne stigne upisati u knjigu dolazaka koja na portirnici stoji do 08:00, zar je pošteno da mu se zbog jednog minuta kašnjenja odbije jedan sat od plate?!

To su stvari kojima se sindikalni lideri nikada nisu pozabavili, pa ih molimo da se malo upetljaju u svoj posao.

**Ekologija****Volonteri za čišću i ljepšu željeznicu**

Lijepo vrijeme i dobro raspoloženje pratilo je svih 960 volontera, učesnika akcije „Volontirajmo zajedno – za čišću i ljepšu željeznicu“, koja je održana u subotu 02. oktobra 2010. godine na području svih poslovnih područja Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine. Na pružnom pojasu od 609 km prikupljeno je 5000 vreća po 120 litara različitog smeća i otpadnog materijala.

Smeće je odlagano na za to predviđena mjesta, a prikupljeni materijal duž pruge prevožen je pružnim vozilima do lokacija predviđenih za odlaganje. Osim prikupljanja smeća radilo se na spremanju i krečenju prostorija, bojenju ograda, sječi šiblja itd... Akcija je trajala od 07,00 do 15,00 sati, a po završetku rada organizovano je druženje željezničara i građana.

Ovu akciju pokrenuo je Samostalni sindikat izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH s ciljem podizanja svijesti i odgovornosti građana o važnosti ekologije i kako bi se stalo u kraj nedozvoljenom i štetnom odlaganju otpada po našim stanicama i prugama.

