

Ceste d.d. Mostar Kvaliteta kao stil poslovnog života

Stalno jačanje efikasnosti ukupnog poslovanja, u čemu je kvaliteta osnovni lajmotiv, dovelo je mostarsko poduzeće Ceste do leaderske pozicije u svojoj branši. Konkretnije, Ceste danas pokrivaju 40 posto poslova održavanja magistralne putne mreže u FBiH.

– Kvaliteta je u prvom planu i to je odavno stil poslovnog života naše kompanije – ističe **Ludmila Mila Kovačević**, pomoćnik direktora za kvalitetu. – Vodimo računa o najvišim dometima u ovoj oblasti, uspješno smo, nakon dobivanja certifikata ISO prije devet godina, obavili programe recertificiranja koji su, također, dali ohrabrujuće rezultate. Planiramo dalja ulaganja u edukaciju mladih stručnjaka, imamo već deset internih auditora – revizora i lidera.

– Na tragu ovakvog angažmana prije tri godine stiglo je i posebno priznanje koje je značajno uticalo na razvoj i budućnost firme u narednim godinama – donacija Vlade Japana koja se odnosila na građevinsku opremu i specijalizirana vozila za održavanje cesta. Ukupno je isporučeno 68 raznih strojeva i vozila u vrijednosti od 11,5 miliona KM.

– Od prošle godine uveli smo i nov model održavanja prometnica, prema najnovijim svjetskim standardima, model učinka. Sami utvrđujemo uvjete, ali garantiramo i najvišu kvalitetu. Svako to podrazumijeva i veću odgovornost, ali je u praksi sve to značilo i nov korak na planu povećanja efikasnosti ukupnog poslovanja.

Ludmila Kovačević ističe da već treba razmišljati o novim investicijskim ulaganjima u modernu opremu, u obnavljanje postojeće, pri čemu će se u prvom planu računati na sredstva akumulacije poduzeća. Ceste d.d. Mostar održavaju preko 1.600 kilometara magistralnih i regionalnih cesta i zapošljavaju 265 djelatnika. Podvlači i to da u zimskoj sezoni, koja je na pragu, koriste, kao i ranije, isključivo so za posipanje cesta od domaćih dobavljača.

DŽ. RALJEVIĆ

Prevoz nafte i naftnih derivata željeznicom Stati ukraj sivoj ekonomiji



Bosna i Hercegovina je jedna od rijetkih zemalja u kojoj prevoz nafte i naftnih derivata željeznicom, kao najsigurnijem i najjeftinijem obliku transporta, nije riješen zakonom, o čemu je krajem septembra bilo govora na Prvom BiH kongresu o željeznicama.

Da bi se prevoz nafte željeznicom trebao što hitnije regulisati na zakonit način, potvrđuju sljedeće činjenice: sivoj ekonomiji stalo bi se ukraj, omogućio bi se veći stepen kontrole transportnih tokova i kvalitete naftnih derivata, ostvarila bi se uredna naplata carine i PDV-a, te obezbijedila značajna sredstva za budžet. Na željezničkim tovarnim listovima zabilježi se svaka kap nafte koja uđe u zemlju, što spriječava svaku mogućnost malverzacije.

Prema podacima Sektora za istraživanje tržišta, prodaju i promociju ŽFBiH, energetski bilans BiH procjenjuje se na oko 1,3 miliona tona nafte, a FBiH oko 0,7 miliona tona. U BiH se uvoze naftni derivati iz Slovenije, Hrvatske i Mađarske preko graničnih prelaza Dobrljin, Bosanski Šamac, Brčko i Čapljina. Najveći dio uvoza odvija se preko Siska i Luke Ploče. Shodno pravcima, nafta bi se željeznicom prevozila do terminala u Blažuju, Bihaću, Živinicama, Podlugovima i Mostaru. Osim navedenih postoje i drugi terminali: Dretelj (Čapljina), Čelebić, Zenica Željezara, GIKIL Lukavac, a u Republici Srpskoj Brežićani i Vrbanja.

S obzirom na to da entitetske vlade, kao većinski vlasnici željezničke infrastrukture, ne učestvuju u njenom finansiranju u dovoljnoj mjeri, zbog čega željeznička preduzeća u BiH svake godine bilježe značajne

gubitke, donošenje zakona prema kojem bi se prevoz nafte i naftnih derivata odvijao željeznicom omogućilo bi vladama FBiH i RS da u značajnijoj mjeri izvršavaju svoje obaveze. Na Prvom BiH kongresu o željeznicama mogli su se čuti stavovi da bi država trebala tretirati javnu željezničku infrastrukturu na sličan način kako se to čini sa javnom cestovnom infrastrukturom. Kao mjera saobraćajne politike trebala bi se uvesti akciza od pet feninga po litri goriva za finansiranje željezničke infrastrukture, baš kao što su već uvedene akcize (u većem iznosu) za finansiranje održavanja i izgradnje cesta.

Analize Sektora za istraživanje tržišta, prodaju i promociju ŽFBiH pokazale su da prosječno učešće troškova transporta željeznicom na prodajnu cijenu nafte i naftnih derivata za prevoze koji se obavljaju željeznicom iznosi 2,5%, a da je učešće cestovnog prevoza na prodajnu cijenu nafte znatno veće. Osim većeg učešća željeznice na transportnom tržištu i, shodno tome, većim prihodima, pozitivni efekti prevoza nafte i naftnih derivata željeznicom u odnosu na cestovni transport ogledali bi se i kroz siguran, jeftiniji i masovniji prevoz.

I sa aspekta zaštite životne sredine i bezbjednosti saobraćaja, prevoz nafte i naftnih derivata željeznicom najprihvatljiviji je oblik transporta. Baš iz tih razloga, mnoge zemlje zabranile su šleperima i kamionima da voze u dane vikenda, kada su saobraćajnice najopterećenije. Na taj način smanjen je broj saobraćajnih nesreća sa teškim posljedicama i povećano učešće željeznica na transportnom tržištu.

Senka RAČIĆ