

Narcis DŽUMHUR, generalni direktor Željeznica FBiH

ŽELJEZNICE FBiH U 2008. OSTVARILE BOLJE REZULTATE ZA 16 DO 29 ODSTO

Imajući u vidu globalnu finansijsku krizu, koja neminovno utiče na poslovno okruženje i rad bh. preduzeća, koliko je poslovna 2008. godina bila uspješna za kompaniju?

- Prošle godine prevezli smo 8.356.177 tona robe, od čega 4.401.744 tone u unutrašnjem i 3.954.433 tone u međunarodnom saobraćaju. Posljednja cifra ukazuje na to da se BiH, ipak, otvara prema inozemstvu i da izvozi svoju robu i uvozi robu za proizvodnju.

U 2008. godini smo napravili 977 miliona neto tonskih kilometara, što je, također, rekord u dosadašnjem poslovanju. Generalno, svi kvalitativni i kvantitativni pokazatelji poslovanja Željeznica FBiH u 2008. godini prebačeni su između 16 i 29 odsto. Ostvareni prihod u 2008. godini je 136 miliona KM, a u 2007. je iznosio 117 miliona KM.

Prošle godine je realizovan četverogodišnji strateški plan. Šta su ŽFBiH dobile u tom periodu?

- Strateški plan za 2004. do 2008. je realizovan u potpunosti. Kada je u pitanju infrastruktura, riješena je najteža dionica na koridoru Vc, Bradina - Konjic - Čelebići. Izvršili smo revitalizaciju i modernizaciju tog kraka pruge u dužini od 32 kilometra, gdje smo primijenili sve evropske standarde. U ovom periodu smo nabavili mašine za održavanje infrastrukture, posjedujemo 43 objekta gdje na najmoderniji način održavamo infrastrukturu, odnosno željezničku prugu. Napravili smo fabriku za održavanje tih mašina. Izvršili smo elektrifikaciju i rehabilitaciju kontaktne mreže u normalno stanje, te osigurali signalno-sigurnosnim uređajima 15 stanica i 21 putni prelaz.



Globalna ekonomska kriza utiče na poslovanje Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine u dva pravca, a ogleda se u smanjenju prevoza robe zbog prestrukturiranja privrede u BiH, te u otežanom finansiranju željezničke infrastrukture iz budžeta FBiH. Usvojen je plan za 2009. koji je na nivou prošlogodišnjeg, zato što je izvršenje plana za 2008. godinu najveći uspjeh kompanije od 1995. do danas

Kada su u pitanju mobilni kapaciteti, napravili smo veliki iskorak. Prije šest godina imali smo samo 156 teretnih vagona, a danas oko 2.500. Revitalizirali smo teretne vagone u našim radionicama i radionicama koje se bave takvim poslom u BiH, a morali smo dati kredit za nabavku novih teretnih vagona. Prošle godine smo realizirali taj projekat sa kojim su Željeznice FBiH dobile 358 novih teretnih vagona specijalne namjene, prilagođenim potrebama bh. industrije. Od tog kredita smo, također, modernizirali još 400 teretnih vagona čime smo dobili oko 758 vagona za međunarodni saobraćaj, odnosno dnevnu nosivost od 43.000 tona. Vagoni su već u funkciji, prva grupa već radi godinu dana i otplatila je 50 odsto svoje vrijednosti. Teretni vagoni su angažovani za potrebe Global Ispat Koksna industrija Lukavac (GIKIL), Mittal Steela, bh. rudnika.

Kredit za teretne vagone je iznosio 32 miliona eura, na 30 godina sa grace periodom od 15 godina i fiksnom kamatom od 2,8 odsto. Moram istaći da je portugalska vlada imala dobar osjećaj da na ovaj način pomogne BiH.

U proteklom periodu smo modernizirali 32 elektrolokomotive i revitalizirali dizel-lokomotive. Ostalo je da završimo modernizaciju još osam elektrolokomotiva, a već razmišljamo o nabavci višesistemskih električnih lokomotiva koje će moći ući u svaku evropsku zemlju. Ulaskom zemlje u Evropsku uniju dolazi do liberalizacije željezničke infrastrukture što znači da ćemo moći sa našim lokomotivama i vagonima raditi i u drugim zemljama na pojedinim relacijama plaćajući samo naknade za infrastrukturu.



Šta obuhvataju planovi Željeznice FBiH u narednom periodu?

- Od aprila 2009. godine u infrastrukturi namjeravamo početi remont i modernizaciju pruge od Čelebića do Čapljine i od Bradine do Sarajeva. Tim potezom za 1,5 godina završićemo najveći dio koridora Vc, odnosno najtežu prugu. Biće povećana brzina i propusna moć pruge za prevoz robe. U toku je izrada fizibiliti studija za rekonstrukciju i modernizaciju pruge od Sarajeva do Maglaja, odnosno do Šamca, što predstavlja drugi krak koridora Vc. Namjeravamo da na pojedinim dionicama dobijemo brzinu od 160 km na sat. Sa takvom brzinom cijelu državu od Čapljine do Šamca prelazili bismo za tri sata i 15 minuta i to je velik uspjeh. Ne želimo se baviti utopijom da gradimo brze pruge, zato što je u BiH konfiguracija terena takva da je svega sedam odsto teritorije do nadmorske visine od 150 metara. Za to bi trebala ogromna sredstva, tako da se zadovoljavamo brzinom od 100 do 160 km na sat, koja je pristojna i čak veća od brzine na autoputevima.

Želim istaći da 74 odsto ukupnog robnog transporta u BiH voze ŽFBiH, a u Njemačkoj željeznice 29 odsto, što ukazuje na značaj željeznice za privredni rast BiH. Također, 56 odsto stanovništva BiH živi u pojasi oko željezničke pruge, 63 odsto BDP-a se ostvaruje oko željezničke pruge, a 98 odsto fabrika se nalazi oko željezničke pruge. U bivšoj Jugoslaviji u BiH je vršen utovar jedne trećine ukupnog utovara u državi, zbog čega smo dobili koridor Vc koji nije samo potreba BiH nego je važan za Srednju Evropu.

Kako je planirano, u obnovu željezničke infrastrukture od 1995. do 2010. godine biće uloženo ukupno 374 miliona eura.

Koliko je značajan dolazak talgo vozova na bh. pruge?

- U putničkom saobraćaju, za razliku od teretnog, situacija nije tako

dobra. Prije rata smo imali 436 putničkih vagona, od koji je većina uništena, a imamo i problem što su građani izgubili naviku da koriste voz. Zato smo danas organizovali putnički saobraćaj gotovo „na silu“, u razmjerima tek da bismo vratili naviku građanima. Ne ponosimo se sadašnjim putničkim saobraćajem, ali zato smo uradili veliki korak kupovinom talgo vozova sedme generacije, jedne od najmodernijih u Evropi. Kupili smo 81 nagibni vagon koji dostiže brzinu od 250 km na sat i koji su izuzetno komforni. Spavaća kola imaju tuš-kabinu, a svako sjedište Internet konekciju. Takvim vozovima namjeravamo pokriti relacije od Sarajeva do Beograda, Zagreba, Ljubljane, Beča, Budimpešte i Ploča. Prva garnitura, prema posljednjim informacijama, treba da dođe u januaru 2010. godine. Nakon godinu dana ispitivanja, vagoni će biti pušteni u redovan saobraćaj u decembru 2010., sa još jednom garniturom koja dolazi u septembru iste godine.

Planiramo da će vozno vrijeme od Sarajeva do Zagreba i Beograda biti četiri sata, do Ljubljane 5,5 sati i do Beča sedam sati.

Također, ŽFBiH su, za rješavanje unutrašnjeg saobraćaja, počele sa Končarom iz Zagreba izradu prototipa niskopodnog elektromotornog voza koji će ići brzinom 160 km na sat i povezati Sarajevo sa Banjalukom, Bihaćom, Mostarom i Tuzlom. Taj voz dolazi krajem maja ove godine i tada počinjemo probne vožnje zbog dobijanja atesta. Na ovaj korak smo se odlučili zato što BiH ima 85 odsto granice sa Republikom Hrvatskom, te zbog činjenice da se mobilni kapaciteti moraju riješiti jedinstveno u regionu.

Sa talgo i niskopodnim elektromotornim vozovima BiH će riješiti pitanje željezničkog putničkog saobraćaja.

Projekti u infrastrukturu i fabrike za održavanje obuhvataju...?

- Trenutno modernizujemo i pravimo nove fabrike za održavanje

savremenih vozova. Rajlovac će postati željeznički Hjuston, kada dođe do liberalizacije željezničke infrastrukture i u njemu će tražiti usluge i drugi operatori.

Ove godine počinjemo graditi fabriku za održavanje u Čapljini zbog blizine Luke Ploče, a radiće za potrebe željeznica Hrvatske, FBiH, privatne vagone, a kada bude izgrađena i za prugu Čapljina - Nikšić.

Želimo da se izgradi pruga Čapljina - Nikšić iz dva osnovna razloga, da se BiH i zapad povežu sa Crnom Gorom i Albanijom, te da BiH izađe na još dvije luke, Luku Bar i Luku Drač u Albaniji. Značajna je i dalja željeznička komunikacija od Tirane prema Skoplju koridorom VIII kojim bi BiH dobila kraći put prema istoku i mogla koristiti više središnjih luka značajnih za bh. privredu. Sljedeća faza velikog projekta Jadransko-jonske pruge je relacija od Čapljine za Split, od Splita za Rijeku i Trst, što bi za BiH bilo izuzetno.

Imamo u planu i veliki projekat koji obuhvata izgradnju tunela ispod planine Ivan u dužini od 21 kilometra, od Pazarica do Mostara. Tada bi relaciju Sarajevo - Mostar prelazili vozom za 30 minuta, a Sarajevo - Ploče za 45 minuta. Način finansiranja tunela se mora dogovoriti na nivou države.

Uradili smo fizibiliti studiju o elektrifikaciji pruge Doboj - Tuzla - Zvornik i Brčko - Banovići. Kada se to završi, BiH će biti jedina država u Evropi koja će imati 100 odsto elektrificiranu željeznicu. Ekonomska kriza je malo poremetila realizaciju kreditnih linija za ovaj projekat, ali se nadam da će se aktualizirati krajem godine.

Kada su u pitanju željezničke stanice, namjeravamo dovesti u red svih 169 stanica. Počeli smo sa uređenjem stanica Sarajevo, Alipašin Most, Blažuj, Žepče, Mostar, Čapljina, Zenica... Ovisno od finansijskih sredstava, pokušavamo da modernizacija željezničkih stanica prati koridor Vc. Želimo praviti objekte na peronima željezničkih stanica. Tako npr. na stanici Sarajevo namjeravamo napraviti objekat veličine 100.000 m². Treba imati u vidu da je Željeznica vlasnik zemlje koja je atraktivna, i usvajanjem zakona o javno-privatnom partnerstvu ponudićemo zemlju za izgradnju ovih objekata. Zauzvrat ćemo tražiti dio prostora za sebe. Znači, za ove investicije ne treba nam novac. Početak realizacije ovih projekata na stanicama zavisi od usvajanja zakona.

Ekonomska kriza će se odraziti i na ŽFBiH i već smo prišli realizaciji programa ekonomske stabilizacije i na svim frontovima ćemo uvesti ogromnu štednju. Nećemo prekidati projekte koji su već započeti, za koje je završena zakonska procedura, a naravno da ćemo razmišljati i o novim projektima. Projekte koje planiramo na osnovu javno-privatnog partnerstva nećemo obustaviti, jer Željeznice tu ne ulažu finansijska sredstva. Raspisaćemo javni poziv i dobiti najpovoljnije partnere.

Kada su u pitanju kadrovi, želim istaći su ŽFBiH napravile iskorak tako da je u posljednje dvije godine primljeno preko 1.000 mladih. ŽFBiH ima 4.200 zaposlenih, od toga 386 inženjera do 27 godina života.

U cilju povećanja efikasnosti javnih preduzeća, treba nam sloboda u radu, odnosno zakonski okvir koji će biti sadržan u samo jednom zakonu, a ne pet zakona koji trenutno definišu naš rad i koji su još i u koliziji.

A. ŠIMIĆ

Očekuje se usvajanje alternativne strukture za upravljanje JP "Luka Brčko", koja će dovesti do povećanja stepena konkurentnosti, kao rezultata višeg stepena upravljačke autonomije i do povećanja stepena učešća privatnog stepena u operacijama Luke i investicijama u Luku

JP "Luka Brčko" d.o.o. Brčko Distrikt BiH je, u finansijskom smislu, ostvarila pozitivan rezultat u 2008. godini, na osnovu iznalaženja i rada na poslovima koji nisu osnovna djelatnost preduzeća.

- Poslovni plan, u smislu osnovne djelatnosti - pretovara roba, nije ostvaren, prije svega, zato što plovni put rijeke Save nije obilježen, ni očišćen" - izjavio je za Poslovne novine Mustafa Nuković, direktor "Luke Brčko".

Istovremeno, potrebe privrede BiH za pretovar robe u riječnim lukama u prethodne dvije godine iznosile su oko milion tona godišnje, a zbog problema plovnosti i neobilježenosti rijeke Save, "Luka Brčko" je ostvarila svega oko 10 odsto ovih količina. Želim istaći da bi trenutni kapacitet Luke mogao podmiriti u potpunosti potrebe bh. privrede.

JP "Luka Brčko" je uradila Srednjoročni program razvoja za 2006. do 2017. u okviru kojeg se nalazi i plan za 2009. godinu. U toku je izrada studije za 2009. godinu koja obuhvata, između ostalog, i uticaj globalne finansijske krize na poslovanje ovog preduzeća.

Skupština Brčko Distrikta BiH nije usvojila program ulaganja u "Luku Brčko", program razvoja je uslovno prihvaćen, a konkretan model ulaganja u Luku bit će utvrđen nakon izvještaja konsultantske kuće koja je angažovana na prijedlog Vijeća ministara BiH, Ured visokog predstavnika Brčko i Svjetske banke.

Prema informacijama koje smo dobili od Savske komisije, potpisan je okvirni sporazum država sliva rijeke Save oko obilježavanja plovnog puta, dodijeljen je Ugovor za obilježavanje plovnog puta rijeke Save u skladu sa Zakonom o javnim nabavkama, te su preduzete ostale radnje u smislu dodjele Ugovora o deminiranju i lokacije plovnih oznaka i sl. Ovaj posao bi trebao da se završi do kraja ove godine.

U Zagrebu je 14. januara ove godine prezentirana Studija izvodljivosti čišćenja plovnog puta rijeke Save od Japanske konsultantske kuće, tako da bi čišćenje trebalo početi 2010. godine.