

**Analiza: uspješna  
poslovna godina**

**Tuzla: najznačajnija  
uloga u prevozu robe**

**Brčko: razvojna  
šansa za BiH**

**Nikšić-Čapljina:  
pruga oko 2012.g.**

**S povodom**

*Hamdija Šaljić:*

**Iskustvo i kadar  
siguran su oslonac**

# Vrlo uspješna poslovna godina

Poslovnu 2007. godinu Željeznice Federacije BiH završile su vrlo uspješno. Po obimu prevoza robe i putnika, bila je to rekordna poslijeratna godina. Pokazatelji poslovanja su za svaku povalu. Povećanje ukupnih prihoda za 13% i smanjenje ukupnih rashoda za 12% smanjili su ukupan gubitak Željeznica Federacije BiH za 35.166 900 KM ili 47% u odnosu na 2006. godinu.

R.br.	Naziv	Izvršenje 2006.	Izvršenje 2007.g.	Index 2007/2006
<b>I</b>	<b>POKAZATELJI RADA U PREVOZU ROBE</b>			
	Ukupan prevoz robe (tona)	6.557 990	7.168 277	109
	Ostvareni NTKM	681.695787	757.750 713	111
<b>II</b>	<b>POKAZATELJI RADA U PREVOZU PUTNIKA</b>			
	Ukupan prevoz putnika	404 258	418 513	104
	Ostvareni PKM	30.088 199	31.746 676	106
<b>III</b>	<b>UKUPNI PRIHODI (KM)</b>	<b>103.800.284</b>	<b>117.614.744</b>	<b>113,3</b>
1	Prihodi od željezničkih usluga (a+b)	57.148.073	60.291.776	105,5
a)	Prihodi od putničkog saobraćaja	1.894.568	2.121.445	112,0
b)	Prihodi od robnog saobraćaja	55.253.505	58.170.331	105,3
2	Ostali prihodi	46.652.211	57.322.968	122,8
-	Prihodi od Vlade FBiH po Zakonu	19.164.634	25.100.000	131,0
<b>IV</b>	<b>UKUPNI RASHODI (KM)</b>	<b>179.477.779</b>	<b>158.103.339</b>	<b>88,1</b>
1	Troškovi materijala, energije i rez.dijelova	22.922.701	17.845.709	77,9
2	Amortizacija	59.243.277	45.491.334	76,8
3	Troškovi zaposlenih	62.909.908	67.119.295	106,7
4	Troškovi usluga	16.124.526	15.592.367	96,7
5	Ostali rashodi	18.277.367	12.054.634	65,9
	<b>GUBITAK (I-II)</b>	<b>75.677.495</b>	<b>40.488.595</b>	<b>53,5</b>

Prva dva mjeseca obećavaju i uspješnu 2008. godinu. Prevezeno je 1.221. 417 tona robe što je za oko 18% više od plana, a za 29% više u odnosu na prva dva mjeseca prošle godine.



Arcelor Mittal Zenica

## Posao vrijedan 30 miliona KM!

Željeznice Federacije BiH potpisale su krajem februara ove godine protokol sa Arcelor Mittalom Zenica o uslovima, količinama, načinu i cijenama prevoza sirovina za potrebe integralne proizvodnje u Zenici. Nekoliko dana poslije, potpisan je godišnji ugovor sa zeničkim proizvođačem čelika, vrijedan oko 30 miliona maraka.

- Dogovoren je prevoz između 2,3 i 2, 5 miliona tona rude, i to iz Omarske oko 1,3 miliona tona rude, iz Ploča 600 hiljada tona uglja i 200 hiljada tona rude, gredica oko 100 hiljada tona, šrota i ostalog još oko 100 hiljada tona- rekao je Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora ŽFBiH.

Prevoz je već počeo, i prema najavama, u Luci Ploče očekuje se uskoro i dolazak većeg broja brodova.

### REKORDI

## U jednom danu prevezeno 31.434 tone robe

Apsolutni rekord u prevozu tereta prugama Željeznica Federacije BiH, ostvaren je 27. i 28. februara 2008. godine. Tokom 24 sata prevezeno je 31.434 tone robe, znatno više od dnevnog plana koji iznosi

20.500 tona. Uspjeh je tim veći kad se rezultat iskaže u netotonskim kilometrima. Ostvareno je blizu četiri miliona netotonskih kilometara, što je gotovo dvostruko više od plana koji iznosi 2, 46 miliona tona.

### GODIŠNJI UGOVORI

## Finansiranje Željeznica FBiH

# Podrška Vlade FBiH u iznosu od 29 miliona KM

Ministar prometa i komunikacija u Vladi Federacije BiH Nail Šećkanović i predsjednik Uprave-generalni direktor Željeznica FBiH Narcis Džumhur potpisali su 18. januara 2008. godine Ugovor o finansiranju održavanja željezničke infrastrukture i Ugovor o sufinansiranju željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja.

Naime, Parlament Federacije BiH utvrdio je Budžet FBiH za 2008. godinu kojim je, u okviru Federalnog ministarstva prometa i komunikacija u Tekućim grantovima „Subvencije javnim preduzećima -FMPIK- Transfer željeznicama FBiH“, odobren transfer u iznosu od 29 miliona KM za 2008. godinu, mjesečno 2.416.666,66 KM.



U ovaj iznos, Federacija BiH je na osnovu Plana poslovanja, u skladu sa budžetskim projekcijama, uz saglasnost sa suosnivačem Vladom RS-a, uključila i finansiranje BHŽJK u 2008. godini u iznosu

od 600.000,00 KM, mjesečno 50.000,00 KM.

Federalno ministarstvo prometa i komunikacija je na osnovu odluke Vlade Federacije o prihvatanju ugovora o održavanju željez-

ničke infrastrukture i o sufinansiranju željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja donesenih na 42. sjednici održanoj 16. januara 2008. godine, zaključilo o tome ugovore sa JP Željeznice Federacije BiH, d.o.o. Sarajevo za 2008. godinu, u kojem je Federalno ministarstvo prometa i komunikacija unijelo slijedeću distribuciju preostalih sredstava transfera Budžeta Federacije za željeznice: godišnje finansiranje troškova održavanja željezničke infrastrukture u iznosu od 25.900.000,00 KM, mjesečno 2.158.333,33 KM i sufinansiranje javnog putničkog servisa i kombinovanog saobraćaja u godišnjem iznosu od 2.500.000,00 KM, mjesečno 208.333,33 KM.

**AKTUELNO**

Sistem za osiguranje stanica ESTW L90.5

# Povećana sigurnost, smanjeno vozno vrijeme

*Ovom opremom osigurane su stanice Alipašin Most, Rajlovac, Podlugovi, Bačevići, Mostar-Teretna i Bosanska Poljana*

Ministar prometa i komunikacija Federacije Bosne i Hercegovine Nail Šećkanović potpisao je 8. februara 2008. godine Rješenje o davanju saglasnosti za rad elektronskog uređaja za osiguranje stanica tipa „ESTW L 90.5.“ proizvođača THALES Rail Signalling Solutions GmbH iz Štutgarta, na prugama Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine. Stanice Alipašin Most, Rajlovac, Podlugovi, Bačevići, Mostar-Teretna i Bosanska Poljana, osigurane su ovom opremom. Prijedlog za davanje saglasnosti sačinila je komisija koju je formiralo resorno ministarstvo, a koju sačinjavaju predsjednik Komisije Izet Mehinagić, te članovi Dra-

gutin Lončar, Mehmed Brkić, Ninoslav Lučić i Bedrudin Trokić. Komisija je izradila prijedlog nakon što je, tokom višemjesečnog rada, izvršila uvid i razmotrila mnoge relevantne dokumente.

Ministar Šećkanović istakao je da željeznice imaju podršku ministarstva finansija i Vlade FBiH, te da to valja iskoristiti.

- Mi ćemo činiti da iz godine u godinu povećamo našu pomoć željeznicama, a ona, s druge strane, ima sve bolje i bolje rezultate, pa se nadam da će za vrlo kratko vrijeme postati samoodrživa kompanija- istakao je ministar Šećkanović.

Član Komisije Federalnog



**Ministar Nail Šećkanović sa članovima komisije**

ministarstva i direktor Infrastrukture ŽFBiH Ninoslav Lučić, naglasio je da je Infrastruktura ŽFBiH pri kraju faze sanacije i rekonstrukcije, a da je započela faza modernizacije uz nastojanje da ove naše trase budu primamljive operatorima širom

Evrope.

- Ovaj novi sistem osiguranja u funkciji je povećanja stepena sigurnosti, ali i povećanja prohodnosti jer se skraćuje vozno vrijeme na toj trasi- istakao je, između ostalog, direktor Lučić.

## Greške svedene na minimum

Signalno- sigurnosni uređaj ESTW L90.5 namijenjen je osiguranju željezničkog prometa u stanicama. Isporučilac opreme je kompanija Thales Rail Signaling Solutions/ ranije Alcatel/ iz Štutgarta. Uređaj je riješen primjenom modernih elektronskih tehnologija baziranih na računarskoj platformi. Sistem je razvijen, proizveden i testiran kao sigurnosni sistem, nivoa sigurnosti SIL 04. Zahtjevani nivo sigurnosti sistema postiže se računarskom konfiguracijom „2 od 3“. Vjerovatnoća greške svedena je na najmanju vrijednost. Isporučena oprema zadovoljava evropske standarde koji se odnose na propisanu sigurnost željezničke elektroničke opreme (EN 50126, EN 50128, EN 50129). Sistem osiguranja stanica projektovao je Institut IPSA, Sarajevo. Isporuku opreme i testiranje izvršila je kompanija Thales, a

montažu opreme izvele su kompanije AIDIA Inženjering d.o.o. Sarajevo i STEP d.o.o. Sarajevo. Sistem ESTW L90.5 certifikovan je od strane EBA Instituta za ispitivanje željezničke opreme u Njemačkoj i do sada je ovakav tip uređaja isporučan i ugrađen u Njemačkoj, Finskoj, Španiji, Portugalu, Izraelu, Iranu i Poljskoj. U toku je implementacija sistema u susjednoj Republici Hrvatskoj. Finansiranje projekta osiguranja stanica u BiH izvršeno je od strane EBRD/ Evropska razvojna banka. Postojećim Ugovorom obuhvaćeno je šest stanica na prugama Željeznica Federacije BiH i četiri stanice na prugama Republike Srpske. U toku implementacije Projekta izvršena je obuka osoblja Željeznica FBiH u korištenju i održavanju ovog sistema. Federalno ministarstvo prometa i komunikacija izdalo je upotrebnu dozvolu za korištenje sistema osiguranja stanica ESTW L90.5 na prugama Željeznica Federacije BiH.

*Pripremio: Bedrudin Trokić, dipl.ing.*

Implementacija IST-a HŽ za željeznice u BiH

## Računarsko praćenje kretanja vozova

Projektni tim iz Željeznica Federacije BiH sastavljen od inženjera elektrotehnike, saobraćaja i mašinstva, boravio je početkom februara na edukaciji u Zagrebu. U Računarskom centru Hrvatskih željeznica, naši inženjeri upoznati su sa programskim paketom (Mapper) koji omogućava spremanje i oblikovanje dobivenih informacija i Informacijskim sistemom transporta (IST), jednom od modifikacija Mappera koja se koristi za praćenje željezničkog saobraćaja.

Informacijski sistem transporta omogućava računarsko praćenje kretanja vozova u svakom trenutku, s obzirom na dopuštene



**Naš projektni tim na edukaciji u Zagrebu**

ovlasti korištenja aplikacije. Aplikacija ima više nivoa rada: rad u stanici, rad u prelaznoj stanici koja popunjava kol 65, rad saobraćajnog dispečera i rad vagonkog dispečera.

Hrvatske željeznice uvjerile su se da korištenje IST-a ima niz prednosti. Dok se kod nas još uvijek ručno rade ispisi teretnica i izvještaji o prelazu teretnih vagona sa jedne željezničke uprave na drugu (kol-65) na prelaznim stanicama, sa IST-eom je sve automatizirano. Pored toga što su na obrascima odštampani svi važni podaci (kilometraža, troškovi, vrijeme...), IST omogućava i njihovo automatsko arhiviranje.

**U POSJETI**

Područje infrastrukture Tuzla

# Veliki manevarski rad, ali i sigurnost

*Rade se ozbiljne pripreme na elektrifikaciji pruge Doboj- Tuzla- Zvornik. Tokom 2008. godine planirana je ugradnja novih staničnih osiguranja u stanicama Bukovac, Bukvik, Bosanska Bitela, dionica Srebrenik, Duboki Potok, Donja Višća, Tinja*

Poslovno područje infrastrukture Tuzla karakteristično je po tome što ovo područje pokriva dijelove tri pruge: dio pruge Doboj- Tuzla u dužini 29, 231 km, dio pruge Brčko- Banovići u dužini 63, 325 km i dio pruge Živinice- Zvornik ukupne dužine 45,676 km, od kojih ŽFBiH održavaju 24,335 km. Željeznice Federacije BiH održavaju i dio pruge koja pripada Distriktu Brčko u dužini 26, 901 km. Prema tome, ukupna dužina pruge na ovom području iznosi 144 km.

- Na ovom području postoji veliki broj putnih prelaza, blizu 90! Svi su oni osigurani prema propisima. Iako su vanredni događaji rijetki, svaki od njih je jedna vrsta stresa. Dakle, osim loše saobraćajne kulture učesnika u saobraćaju dodatni problem je i otuđenje željezničke imovine, što najdirektnije ugrožava saobraćaj- rekao je Enver Zgodić, direktor Poslovnog područja infrastruktura Tuzla ŽFBH.

Kad su u pitanju investicije, bitno je istaći da se rade ozbiljne pripreme na elektrifikaciji pruge Doboj- Tuzla- Zvornik. Tokom 2008. godine planirana je ugradnja novih staničnih osiguranja u stanicama Bukovac, Bukvik, Bosanska Bitela, dionica Srebrenik, Duboki Potok, Donja


**Enver Zgodić**

Višća, Tinja. Treba sanirati uređaj osiguranja u stanici Živinice.

- Što se tiče telekomunikacija, kritična je dionica od Bosanske Poljane do Banovića. Na tom području planira se polaganje podzemnog kabla. Na pruzi Živinice- Zvornik ključni problem je nepostojanje telefonske veze zbog otuđenja

kablova. Planira se ugradnja registrofona- kaže direktor Zgodić.

Kad su u pitanju građevinski radovi, u planu je saniranje klizišta na pruzi Brčko- Banovići u kilometru 78+980 i završni radovi na klizištu u kilometru 81+210. Planira se zamjena mosta nasipom u kilometru 117+208, te antikorozivna zaštita čeličnih mostova.

Direktor Zgodić ističe da je vrlo važno to što se planira ukidanje nekih putnih prelaza, odnosno, svođenje više putnih prelaza na jedan. Također, vrlo je važna modernizacija stanica. Treba izgraditi stanicu Duboštica, jer se tamo trenutno radi u kontejneru. Treba izgraditi staničnu zgradu stanice Tinja na pruzi Brčko- Banovići. Ljudi trenutno rade u adaptiranom magacinu. Treba izgraditi stanicu u Donjoj Višći, gdje stanično osoblje također radi u kontejneru. Planirana je sanacija i stanica Bosanska Bijela, Bukovac, Ljubače.

-Iz godine u godinu stanje se poboljšava. Treba izvršiti usklađivanje organizacije i sistematizacije sa poslovnim planovima i ciljevima. To podrazumijeva, naročito, periode kad bude mo realizovali ove investicije i uvodili nove tehnologije- rezimira Zgodić na kraju.

## Stanica Bosanska Poljana

Bosanska Poljana je najfrequentnija stanica ŽFBiH. Nedavno je opremljena savremenim mikroprocesorskim osiguranjem. Stanično osoblje je prošlo obuku za

rukovanje ovim osiguranjem.

- Sa novom opremom trebalo bi biti bolje, lakše i sigurnije. Mi smo prošli obuku i nadamo se da će se modernizacijom opreme,


**Vozovi se otpremaju u pet pravaca**


poboljšati naši uslovi rada i da će rezultati biti još bolji- kaže Nermin Memagić, otpravnik vozova u stanici Bosanska Poljana.

Bosanska Poljana je raskrsnica gdje vozovi prispjevaju i otpremaju se u pet pravaca. Kroz ovu stanicu dnevno saobraća približno 70 vozova i uz maksimalno angažovanje svih zaposlenika saobraćaj se odvija bezbjedno i uredno.


**Nermin Memagić**



- Poslovno područje Tuzla ima najznačajniju ulogu u prevozu robe Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine, istakao je Nijaz Puzić, direktor Poslovno-prometnog područja Tuzla.

Na ovom Području je u 2007. godini utovareno 112. 500 kola i 3.466 800 tona robe, a istovareno 112.550 kola i 3.509 900 tona robe, što je za oko osam % više nego u 2006. godini.

Ako dodamo i tranzit preko ovog područja,



Nijaz Puzić



Poslovno-prometno područje Tuzla

# Najznačajnija uloga u prevozu robe

dobivamo ukupan prevoz od preko četiri miliona tona ili preko 60% ukupnog prevoza na Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine.

- Zbog poznatog problema oko nedostatka i zagrijavanja putničkih vagona, nismo zadovolj

ljni rezultatima u putničkom saobraćaju. Sa postojećim kapacitetima i ljudskim resursima trudimo se da održimo što veći stepen mobilnosti lokomotiva i teretnih vagona, naglasio je na kraju direktor Nijaz Puzić.

## PRIČE S PRUGE

Ibro Memić

### Najljepše je bilo raditi na „parnjači“

Ibro Memić proveo je na željeznici cijeli svoj radni vijek. Iduće godine ide u penziju. I danas je priznati uposlenik u radionici OŠV u stanici Kreka. Između svakodnevnih zadataka, izdvojio je za nas nekoliko minuta za razgovor.



Ibro Memić

- Na željeznici sam od 1965. godine. Iz Brčkog sam, ali ovdje radim, imam 63 godine. Imao sam dva sina, nažalost, jedan mi je poginuo. Najljepše vrijeme mi je bilo kada sam radio na „parnjači“. To je najljepše vrijeme moje mladosti, a najviše sam tada i zarađivao. I sada je dobro, ali za mene je ranije bilo bolje. Sada dolaze mlađi, pa neka nastave da rade dobro i pošteno, kao što smo i mi stariji radili. Kako kažu, sve u svoje vrijeme. Imam dobar tim, mlađe kolege slušaju, a najvažniji je dogovor. Bilo bi još bolje kada bi nam uslovi rada bili bolji i da smo materijalno i tehnički opremljeniji. Još bi bolje radili - kaže Ibro.

Ibri smo poželjeli sretne i dugovječne penzionerske dane.

## Radionica Kreka



U blizini stanice Kreka radi se opravka šinskih vozila. Kontrolni tehnički pregled lokomotiva i opravke rade se u depou, a opravke vagona na slijepom kolosijeku, na otvorenom. Bez obzira na vremenske uslove, u ovoj radionici pod vedrim ili kišnim nebom, mjesečno se opravi između 250 i 270 vagona. Da željezničari imaju razvijenu ekološku svijest, pokazuje i voćnjak kojeg su sami posadili u blizini, na mjestu gdje je nekad bio otpad.



S POVODOM

Hamdija ŠALJIĆ, generalni direktor Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije

# Naši kadrovi i iskustvo siguran su oslonac transportnoj politici

Planira se projektovanje i izgradnja pruga Nikšić–Čapljina, Bosanski Brod–Bosanski Miloševac, Bosanski Miloševac – Brčko – Bijeljina i Bosanska Gradiška - Banja Luka

Upravo se okončava implementacija „Projekta Željeznice BiH I“ koji se sastojao od dvije kreditne linije i dva Ugovora o kreditu sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) i sa Evropskom investicionom bankom (EIB).

Na šta se konkretno odnose ove kreditne linije na datom projektu pitali smo Hamdiju ŠALJIĆA, generalnog direktora Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije (BHŽJK).

Ovim Ugovorima o kreditu obezbjeđena su kreditna sredstva za finansiranje projekata obnove Željeznica u Bosni i Hercegovini u visini od EUR 61 milion (EUR 21 milion u liniji EBRD i EUR 40 miliona u liniji EIB). Sredstva su namijenjena entitetskim Željezničkim kompanijama i to: 60% sredstava za Željeznice Federacije BiH i 40% za Željeznice Republike Srpske. Pored navedenih kreditnih sredstava predmet implementacije su i donatorska sredstva Vlade Japana za sanaciju tunela „Jedrinje“, te donacija vlade Kanade za nabavku IT opreme.

Kreditna linija Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) postala je efektivna 27. marta 2002. godine, a proces implementacije se odnosi na sljedeće subprojekte: nabavka pružne mehanizacije, nabavka i instalacija signalne opreme, otpremnine radnicima na čekanju, nabavka i ugradnja IT hardwara i software, istražni radovi i sanacija tunela „Jedrinje“. Kreditna linija Evropske investicione banke (EIB) postala je efektivna u maju 2002. godine, a sam posao je počeo početkom juna iste godine.

Ovaj dio Projekta se sastoji od sljedećih podprojekata: remont pruge, dionica Bradina – Konjic – Čelebići, remont pruge, dionica Banja Luka – Jošavka, radovi na dovršenju i sanaciji pruge Tuzla – Zvornik i rekonstrukcija staničnih zgrada u Zvorniku i Kalesiji, rehabilitacija mosta „Volinja“, stanično osiguranje u stanicama Stanari i Prisoje, rekonstrukcija telekomunikacionog kabla Doboj – Dobrljin, nabavka i ugradnja putnih prelaza na dionici Sarajevo – Zenica, nabavka i ugradnja opreme za telefonsku centralu Zenica (PABX), popravak i izgradnja radionica u Blažuju, Zenici i Dobroju, sanacija staničnih zgrada u Modriči i Dobroju, sanacija i dogradnja graničnih stanica Dobrljin, Šamac, Čapljina.

Novi „Projekat željeznice BiH II“ predstavlja kontinuitet obnove i modernizacije željezničke infrastrukture u Bosni i Hercegovini finansirane iz kreditnih sredstava EBRD, EIB,

EC, SFOR-a, donacija i vlastitim sredstvima. Šta ovaj projekat podrazumijeva?

Projekat uključuje remont i sanaciju pruge i objekata, sanaciju i obnovu pružne i stanične signalizacije, sanaciju elektrovnih podstanica i kontaktne mreže, telekomunikacionih uređaja na dijelu pruga Konjic – Čapljina, Jošavka – Grapska/ Kostajnica. Kreditnim sredstvima OPECA planira se remont pruge Bradina – Sara-



jevo, čiji je Projekat u završnoj fazi, kao i projektovanje remonta pruge Bosanski Šamac–Doboj. Za ovaj remont, za sada, nije obezbjeđen izvor finansiranja.

Kako ocjenjujete stanje infrastrukture na željeznicama u BiH?

Poznato vam je da jedino Tuzlanski bazen nije elektrificiran ili 25% ukupne mreže u BiH. Priprema za vrlo značajan i zahtjevan Projekat modernizacije pruga Brčko – Banovići i Doboj – Zvornik, koji bi obuhvatao remont, osiguranje stanica, izgradnju energetskih postrojenja, kontaktne mreže itd. Ovaj projekat najvjerovatnije će preći u naredni srednjoročni plan, mada se nastoji održati postojeći dinamički plan.

Unska pruga svakim danom vraća svoj projektovani značaj sa pojavom novih tokova roba iz/za Splitski bazen. Na većem dijelu pruge mora se izvršiti sanacija elektroenergetskih postrojenja i kontaktne mreže, kao i osiguranje stanica. Sa okončanjem ova dva zadnja projekta, mreža željezničkih pruga bila bi kompletno elektrificirana i revitalizirana za projektovane brzine do 120-160km/h.

Implementacija Projekat Željeznica BiH II, otpočela je sa izborom konsultanta za implementaciju. Projekat će se finansirati iz sljedećih izvora: kredit Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) - 70 miliona EUR-a; kredit Evropske investicione banke (EIB) - 86 miliona EUR-a; grant Evropske komisije - 4 miliona EUR-a i iz vlastitih sredstava - 13 miliona EUR-a.

Sredstva će se koristiti u omjeru 60% u korist ŽFBH i 40% u korist ŽRS.

Koji su budući pravci djelovanja Korporacije na čijem ste čelu?

Kada je u pitanju implementacija Zakona o željeznicama, poznato je da taj zakon ne tretira BHŽJK, ali je značajno napomenuti da treba razdvojiti infrastrukturu i operacije, kako bi se omogućila samoodrživost oba segmenta.

Kada je u pitanju BHŽJK, OHR je još 2006. godine pripremio izmjene i novi sporazum o osnivanju BHŽJK gdje se predviđa da Korporacija bude jedinstveni upravitelj željezničke infrastrukture u BiH.

Po prvi put u ovom prijedlogu Sporazuma se spominje i Distrikt Brčko kao vlasnik željezničke infrastrukture, iako je arbitražo o Brčkom okončana 2000. godine. U ovakvoj konstalaciji „vlasništva“ nad infrastrukturom u BiH, za očekivati je da će se mnogo toga, u upravljačkom smislu, promijeniti. Mreža pojedinih preduzeća nema kontinuitet, nema zajedničkog daljinara za međunarodni saobraćaj, nema COD-a zemlje BiH mada su od 2002. godine bile obaveze prema UIC-fišama. Mnogo je ostalo neriješenog u organizaciji željezničkog sektora u BiH.

Najkarakterističniji zadaci željezničkog sektora i entiteta u ovom trenutku su preuzete obaveze u Ugovorima o kreditima sa EBRD i EIB. To se uglavnom odnosi na ciljne produktivnosti, efektivnosti, zatim da Regulatorni odbor Željeznica donese Uputstva za licence, potvrde o sigurnosti i dozvole, Ugovor o osnivanju upravitelja željezničke infrastrukture, podnošenje zahtjeva od strane projektnih preduzeća Regulatornom odboru zahtjev za licence i potvrde o sigurnosti za željezničke operacije i upravljanje infrastrukturom, obezbjeđenja plana restrukuiranja za odvajanje infrastrukture od operacija, osigurati da entiteti osnuju upravitelja infrastrukture, pripremiti modele ugovora između operatora i upravitelja infrastrukture, te između vlasnika infra-

strukture i upravitelja. Djelimično su zadaci izvršeni, ali većina pitanja zahtjeva i političko rješenje, što znači da ćemo na usaglašavanje morati još sigurno sačekati.

U kojoj mjeri su željeznički sektori u BiH osposobljeni za predstojeće zadatke?

Dolazak Talgo vozova na naše pruge do 2010. godine zahtijeva novu organizaciju saobraćaja na postojećoj infrastrukturi. Također, održavanje željezničke infrastrukture će biti zahtjevnije s aspekta tehničke i propusne moći pruga. Moramo imati u vidu i nove transportne zahtjeve koji će biti uslovljeni početkom integralne proizvodnje u Željezari Zenica zato što će robni transport biti povećan za 40% u odnosu na prošlu godinu. Zbog toga se moraju preduzeti sve mjere održivosti željezničkog saobraćaja na mreži BiH u eri rekonstrukcije i remonta pojedinih pravaca i dijelova pruge, jer je većina sistema tehnološki oslonjena na našu prijevoznu moć. Naša iskustva i osposobljenost kadrova siguran su oslonac transportnoj politici koju vode postojeća željeznička preduzeća, tako da se naši korisnici sigurno mogu osloniti na željeznicu kao partnera u zadovoljenju svojih transportnih potreba.

Kada možemo očekivati završetak priprema za Koridor Vc i da li se planiraju nove pruge?

Naši prioritetni zadaci su kompletiranje sanacije i remonta na Koridoru Vc i pruzi paralelnoj Koridru X kao i prestrukturiranje željezničkog sektora shodno Direktivama EC, a rok je do 2010. godine.

Kada su u novi pravci ili nove dionice pruga u pitanju, prema mojim saznanjima, nabrojat ću šta se očekuje, šta se planira, šta je u predviđeno u prostornim planovima entiteta u narednom periodu od 2010. do 2023. godine. Planira se projektovanje i izgradnja pruga: Nikšić – Čapljina, Bosanski Brod –Bosanski Miloševac, Bosanski Miloševac – Brčko – Bijeljina i Bosanska Gradiška- Banja Luka, formiranje ITKM sa fiberoptičkom infrastrukturom na području cijele mreže u BiH itd. Mislim da navedeni pravci moraju proći kroz model i standarde EC, u pogledu svih faza planiranja i projektovanja i širu javnu raspravu, naročito sa aspekta zaštite okoliša kao jednog od odlučujućih elemenata za donošenje odluka.



Tokom februara 2008. godine došlo je do niza sastanaka između generalnog direktora Bosansko-hercegovačke željezničke javne korporacije Hamdije Šaljića i predstavnika Vlade Brčko Distrikta.

BHŽJK nastala je u periodu kad nije bio formiran Distrikt Brčko. Nakon njegovog formiranja, postali smo vlasnici dijela pruge od od 26,9 km, a nismo smješteni ni u jednom organu korporacije, ni u upravljačkom ni u zakonodavnom mehanizmu. Voljeli bismo da ovo bude jedan od prvih koraka u definisanju statusa Brčko Distrikta, svjesni činjenice da ćemo sa našim pravima dobiti i obaveze- rekao je savjetnik gradonačelnika Brčko Distrikta za privredni razvoj i ekonomska pitanja Zekerijah Osmić.

On je dalje istakao da žele doprinijeti da BHŽJK bude jača i stabilnija za ono učešće koje pripada Distriktu Brčko. Cilj im je učestvovati u razvoju željezničkog saobraćaja, modernizaciji i elektrifikaciji pruge, s tim da planiranje i projektovanje ne žele raditi izvan osnovnih pravila i načela BHŽJK.

Koordinator Brčko Distrikta BiH pri Vijeću ministara BiH Siniša Kisić naglasio je da u Distriktu imaju određena iskustva u realizaciji sličnih projekata koja žele podijeliti, kao i napraviti zajednički plan aktivnosti kako bi se kroz institucije uključili u razvojne projekte i šanse.

Želimo da u daljnjim razvojnim planovima Bosne i Hercegovine po pitanju željezničkog saobraćaja Brčko Distrikt ne bude usko grlo u smislu

## Razvojna šansa za BiH Brčko bi trebalo biti multimodalni transportni čvor

statusno pravnih pitanja, prava raspolaganja imovine, unapređenja infrastrukture. Brčko je u svojoj strategiji razvoja pozicionirano tako da bi trebalo da bude multimodalni transportni čvor. Imamo dobro razvijen drumski saobraćaj, imali smo u ranijem periodu dobra iskustva sa željezničkim saobraćajem. Imamo tri granična prelaza: drumski, željeznički i riječni. Imamo i taj plovni

put. Uvjeren sam da ćemo nakon svih ovih dogovora i razgovora između Brčko Distrikta i entiteta, konačno raspisati javni poziv za obilježavanje i čišćenje plovnog puta rijeke Save. Više nije ni fluskula da je taj kombinovani transport jedan od najaktivnijih transporta i mi moramo iskoristiti tu razvojnu šansu- rekao je Kisić. On je dalje istakao da je jedan od najvažnijih problema koje žele riješiti izmiještanje pruge koja se sad bukvalno nalazi u gradu.

Direktor BHŽJK Hamdija Šaljić rekao je da sarajevski Institut IPSA uradila projekat za izmiještanje pruge, a da bi subpotpisnik za dizanje kredita za taj projekat bio Brčko Distrikt.

Biću zadovoljan ako do kompletnog projekta dođemo 2009. godine. Onda bismo sa implementacijom mogli početi 2013. godine- rekao je Šaljić.

Govoreći o pruzi Brčko – Banovići, direktor BHŽJK je naglasio da se je krenulo pravim putem vezano za investiciju oko remonta ove pruge, te da je poslije 1995. godine bilo investicionog održavanja i saniranja određenih klizišta koja su se pojavila na tom dijelu.



Na radnom sastanku: Šaljić, Osmić i Kisić

### Luka Brčko

Luka Brčko je formirana 60-tih godina. Nekad je to bilo pristanište. Prije rata bila je u sastavu SOUR ŽTP Sarajevo, kao što je bila i Luka Ploče. Istorija kaže da se u 19. vijeku, za vrijeme Austrougarske monarhije, rijekom Savom transportovalo dosta poljoprivrednih proizvoda za Beč. Sava je preko Dunava u koji se ulijeva, povezana sa Srednjom Evropom i pripada takozvanom Crnomorskom slivu. Statistika kaže da je rijeka Sava na prostoru gdje se nalazi Luka Brčko plovna 260 dana u godini, što je ogromna prednost za njene osnovne djelatnosti: pretovarni i istovarni kapaciteti, te skladištenje roba i usluga. U poratnom periodu, uz pomoć grantova i donacija iz Evropske Unije, prije svega Vlade Italije, Luka Brčko je osposobila svoje kapacitete. Predstavlja razvojnu šansu ne samo Brčkog već i cijele BiH.

**INTERVJU**
**Nail Šećkanović, ministar prometa i komunikacija FBiH**

# Kadrovski potencijal treba efikasnije koristiti

*Ekspanzija intermodalnog transporta u svijetu, posebno sa stanovišta korištenja što jeftinijih vidova transporta i obnovljive energije, neće mimoći ni BiH*



Restruktuiranje sektora željeznica u Bosni i Hercegovini će se vršiti prema Zakonu o Željezniciama BiH donesenom u skladu sa direktivama Evropske Unije i najnaprednijom praksom evropskih željeznica, na načelu razdvajanja željezničkog prevoza i željezničke infrastrukture u zasebne kompanije, te uspostavljanja funkcija Željezničkog regulatornog odbora kao nezavisnog tijela na nivou BiH, rekao je Nail Šećkanović, ministar prometa i komunikacija Federacije BiH

■ **Na čemu se u ovom trenutku treba bazirati poslovanje Željeznica FBiH?**

- Željeznice Federacije BiH treba da postignu produktivnost ugovorenu sa EBRD London od 250.000 jedinica, da očuvaju odnos cijene prevoza naspram operativnih troškova veću od 1,1%; da potpunije koristi ogromnu imovinu koju je ovoj kompaniji Federacija stavila na raspolaganje; da efikasnije koristi ogromni stručni i kadrovski potencijal od 4000 zaposlenih: da smanji pojedine troškove na koje javnost može biti osjetljiva. Sva ova pitanja su izuzetno zahtjeva, traže studiozan pristup, sofisticiranu organizaciju i domaćinski odnos kako menadžmenta, rukovodnog osoblja, tako i svih zaposlenih. U tom smislu Ministarstvo planira da pristupi sagledavanju optimalnog organizovanja infrastrukture i operacija i njihovom reorganizovanju, u sklopu restrukturiranja sektora željeznica, u skladu sa potrebama racionalne ekonomije.

■ **Kako će se na nas odraziti ekspanzija intermodalnog transporta?**

- Ekspanzija intermodalnog transporta u svijetu, posebno sa stanovišta korištenja što jeftinijih vidova transporta i obnovljive energije, neće mimoći ni Bosnu i Hercegovinu. Ministarstvo cijeni značaj i potencijal u Bosni i Hercegovini razvoja intermodalnog transporta. U toj funkciji je po prvi put za 2008. godinu u godišnjem ugovoru o sufinansiranju unešena stavka o podsticanju intermodalnog transporta sa 500.000 KM; priprema se obnova i razvoj Luke Brčko, te pruge Brčko Tuzla - Banovići i Doboj - Tuzla - Zvornik. Rade se i posebne studije razvoja intermodalnog transporta u BiH, a u toj funkciji je aktuelni projekat izgradnje kontejnerskog terminala u Luci Ploče.

■ **Da li ćemo otvoriti nove željezničke trase?**

- U narednim godinama se može očekivati dalja ekspanzija željezničkog saobraćaja u Evropi, ali i u Bosni i Hercegovini. To stvara potrebu, kako za poboljšanjem korištenja postojećih, tako i za izgradnjom novih željezničkih pruga. Prije svega, treba završiti obnovu željezničkih pruga na koridoru Vc i liniji paralelnoj sa Koridorom X kroz Bosnu

i Hercegovinu. Ovo treba završiti u tekućem srednjoročju do 2010.godine, do kada treba izvršiti i modernizaciju tuzlanskog željezničkog čvora. Osim toga, zbog potrebe razvoja projekta Rafinerije Bosanski Brod, treba prugom povezati Bosanski Brod sa Modričom.

Obnovljena je i akuelizovana kao evropski projekat ranija inicijativa za izgradnju Jadransko-jonske pruge. U tom sklopu Bosna i Hercegovina je posebno zainteresovana da se izgradi dio ove pruge Split-Čapljina-Trebinje-Niškić, čime bi se za optimalno korištenje željeznica povezale sve jadranske luke. Delegacija komisije Evropske Unije u BiH je raspisala tender za fizibiliti studiju za izgradnju dijela ove pruge i mi s tim ozbiljno računamo u periodu iza 2015.godine.

■ **Kako očekujete da će biti organizovan željeznički sektor u BiH u budućnosti?**

- Očekuje se rad na redefinisaniu BHŽJK Sarajevo. Svrhe i ovlaštenja BHŽJK su definisane Sporazumom entiteta o osnivanju: (1)institucionalna saradnja između entiteta i njihovih željezničkih kompanija za neometano, sigurno i redovno odvi-

**Zbog velikog interesovanja čitalaca, ministra za promet i komunikacije FBiH Naila Šećkanovića zamolili smo da odgovori na još neka pitanja za naš list**

janje međuentitetskog i međunarodnog prometa; (2)donošenje odluka o željezničkoj infrastrukturi i njenom korišćenju-dodjela željezničkih pravaca za međuentitetski i međunarodni promet, uspostavljanje, publikovanje i slanje međuentitetskih redova vožnje, usklađivanje svih željezničkih sistema koji se koriste na željezničkoj mreži, usklađivanje i određivanje naknada za infrastrukturu, plaćanje računa između željezničkih kompanija posebno po osnovu podjele prihoda između operacija i infrastrukture, ukupna kontrola poštivanja propisa o međuentitetskom i međunarodnom prometu koje su izdale institucije BiH; (3)putevi i načini poboljšanja međuentitetskog i međunarodnog željezničkog prometa; (4)unaprijeđenje prometa na ogranku Vc koridora i liniji paralelnoj koridoru X; (5)upravljanje donacijama; (6)djelovanje kao zajednički međunarodni željeznički predstavnik entiteta i novog željezničkog sektora u BiH; (7)uz poseban mandat entiteta ili željezničkih kompanija nabavka opreme, voznog parka ili izgradnja i upravljanje elementima željezničke infrastrukture.

Struktura BHŽJK je u osnovi uspostavljena: Korporacijom rukovodi profesionalni tročlani Poslovni odbor, upravlja Upravni odbor u kojem su predstavnici osnivača - dva entitetska ministar-

stva, predstavnici privrede, sindikata i najznačajnijih korisnika prevoza. Korporacija je angažovana na mjerama za unapređenje i povećanje prometa na glavnim željezničkim linijama u BiH-koridor Vc i linija paralelna K- X i u sklopu toga je pod njenim vođstvom utvrđivan srednjoročni plana obnove i razvoja, ostvaren kredit EBRD i EIB od 61 mil E za realizaciju projekta "Obnova željeznica u BiH I" i pripremljena realizacija projekta "Obnova željeznica u BiH II" vrijednog sa PDV preko 200 miliona eura i više drugih; Projekti za obnovu željezničke infrastrukture se implementiraju putem jedinstvenog PIU osnovanog i vođenog od strane BHŽJK i to je primjer u pozitivnom smjeru.

Izmjene Sporazuma entiteta o osnivanju BHŽJK, po kojem bi se Korporacija utemeljila kao jedini menadžer željezničke infrastrukture, naišle su na neprevaziđen otpor i stav RS da se zadrži neracionalan sistem dva menadžera, što je u osnovi razlog ozbiljnog kašnjenja u primjeni navedenog zakona.

■ **Kako će biti riješeno pitanje finansiranja u skladu sa odrednicama EU?**

Polazeći od opredjeljenja izgrađenog u Federaciji BiH da entiteti, izdvajajući iz sadašnjih entitetskih željezničkih kompanija infrastrukturu, formiraju u Bosni i Hercegovini jednog menadžera javne željezničke infrastrukture u skladu sa Aneksom 9 Opšteg okvirnog sporazuma za mir u BiH, postavlja se pitanje harmonizovanog rješenja finansiranja ove djelatnosti, budući da je politika Evropske Unije da se infrastruktura finansira od strane države i da se stvore približno isti uslovi privredivanja drumskih i željezničkih operatora. To rješenje je nužno da bi se stvorili uslovi da menadžer infrastrukture može biti jedinstven poslovni subjekt.

Prevladalo je uvjerenje da će biti nužno između entiteta sklopiti ugovor o jedinstvenom menadžeru infrastrukture, kojim će se ustanoviti njegove funkcije u skladu sa definicijom datom Direktivom EU 440/91, povjeriti mu imovinu na upravljanje i korištenje, utvrditi način donošenja i verifikacije poslovne politike, planova i podnošenja računa vlasnicima i državi. Stiče se uvjerenje da će jedan menadžer infrastrukture teško biti prihvatljiv za Republiku Sprsku ako se ne izvrši snažan uticaj međunarodne zajednice.

S obzirom na neslaganje predstavnika RS sa onim što se kao zajedničko predlaže u željezničkom sektoru BiH, bilo bi nužno pitanje novog Sporazuma na odgovarajući način unijeti u Vladu RS, u korist prihvatanja evropskih rješenja o jednom menadžeru infrastrukture, slijedom primjera kakav je CRA, UIO, Oružane snage BiH i dr.

**REGIONALNA SARADNJA**
**Vesna Boinović-Grubić, član Uprave Končar - Električna vozila**

# Produžavamo životni vijek lokomotivama

*Končar intenzivno radi na daljnjem razvoju električne vuče, te zajedno sa Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine planira nove projekte*

Saradnja ŽFBiH i KONČAR-a počela je ranih sedamdesetih godina isporukom 54 diodne električne lokomotive serije 441, snage 4000 kW, napona napajanja 25 kV; 50 Hz, za brzine do 120 km/h. Nakon završetka isporuke na tim lokomotivama i na elektromotornim vozovima vršio se generalni popravak s modifikacijama.

Zamolili smo dipl. eoc. Vesnu Boinović-Grubić, člana Uprave KONČAR - ELEKTRIČNA VOZILA d.d. da prokomentariše dosadašnju saradnju sa ŽFBiH:

- KONČAR je razvio vlastiti projekat modernizacije – tiristorizacije diodnih električnih lokomotiva, što je rezultiralo ugovaranjem tiristorizacije diodnih električnih lokomotiva serija 441 i 461 proizvodnje KONČAR, ASEA i ELECTROPUTERE, te lokomotiva serije 44 proizvodnje ŠKODA. Ovaj projekat provodi se prilikom generalnog popravka lokomotiva starih u pravilu preko 30 godina. Tiristorizacijom se lokomotive dovode na višu razinu tehnike primjenom suvremenih tehničkih rješenja koja povećavaju iskoristivost lokomotiva s obzirom na snagu, povećavaju sigurnost, smanjuju troškove održavanja, produžuju vremenski period između dva generalna popravka, osiguravaju udobnost upravljanja i primjenjuje sustav automatske vožnje lokomotiva. Ovim projektom značajno se produžuje životni vijek lokomotiva – kaže dipl. eoc. Vesna Boinović-Grubić.

Ove godine obilježava se 10 godina od isporuke prve, od ukupno 22 ugovorene, tiristorizirane električne lokomotive za ŽFBiH, od kojih su 20 za najveću brzinu 140 km/h, a dvije za 160 km/h. Svih 22 lokomotiva ŽFBiH je iznajmio Turskim državnim željeznicama (TCDD). U teškim uvjetima rada pokazale su izvrsne parametre (rezultate), te i dalje voze nakon što je na njima napravljen srednji popravak uz saradnju stručnjaka ŽFBiH i KONČAR-a u Centralnoj radionici ŽFBiH u Rajlovcu. Ove lokomotive voze na magistralnoj pruzi, na relaciji Istanbul – Ankara brzinama do 140 km/h, te ovu udaljenost od oko 600 kilometara prelaze za oko pet sati. Godine 2005., za potrebe ŽFBiH, ugovoren je posao generalnog popravka sa tiristorizacijom četiri električne lokomotive, a 2007. godine

istih posao na slijedećih 14 lokomotiva od kojih je šest već isporučeno, a osam će biti isporučeno do sredine 2009. godine. Nakon uspješne isporuke lokomotiva, te dobrih rezultata u radu tiristoriziranih lokomotiva u vlasništvu ŽFBiH, KONČAR je ugovorio iste poslove u regiji i to: 26 lokomotiva za Hrvatske željeznice (HŽ) od kojih je 16 već ranije isporučeno, a 10 će biti isporučeno do kraja 2008. godine. Željeznicama Srbije (ŽS) isporučeno je 38 lokomotiva od kojih su 30 četveroosovinske, serije 441 i osam šestosovinske, serije 461. Za



Makedonske željeznice (MŽ) ugovoreno je pet lokomotiva, od kojih tri lokomotive serije 441 vozi, a dvije serije 461 će biti isporučene početkom 2009. godine. Za Rumunske željeznice (SNCFR) isporučene su tri lokomotive serije 441. Za bugarske željeznice (BDŽ – EAD) ugovoreno je 20 lokomotiva od kojih 12 serije 461 i dvije serije 44 proizvodnje ŠKODA već voze, a šest će biti gotove do kraja 2008. godine, dodaje Boinović-Grubić. Iz navedenog je vidljivo da je KONČAR u proteklih 10 godina od isporuke prve tiristorizirane električne lokomotive za ŽFBiH ugovorio projekat tiristorizacije na ukupno 132 lokomotive od kojih 40 za ŽFBiH, a očekuju se i daljnja ugovaranja budući da u navedenim zemljama vozi više od 1000 diodnih električnih lokomotiva tih serija.

Paralelno sa ovim poslovima KONČAR intenzivno radi na daljnjem razvoju električne vuče, te se zajedno sa Željeznicama FBiH planiraju novi projekti. Osim razvoja svojih proizvoda KONČAR kvalitetno osigurava finansijska sredstva za realizaciju ugovora.

Sastanak željezničkih kompanija iz Bosne i Hercegovine i Crne Gore

## Pruga Nikšić - Čapljina oko 2012. g.

Predstavnici željezničkih kompanija Bosne i Hercegovine i Crne Gore dogovorili su se krajem februara na sastanku u Podgorici, da u narednom periodu pripreme programe aktivnosti za izgradnju pruge Nikšić-Čapljina.

Procijenjeno je da bi izgradnja pruge dugačke 160 km mogla početi 2012. godine, a stručnjaci iz sарајevskog Instituta IPSA rekli su da gradnja ovakvih pruga obično traje četiri- pet godina.

Na pitanje kakav je stav Željeznica Crne Gore u vezi inicijative za izgradnju pruge normalnog kolosjeka



**Dr Miodrag Gomilanović** Čapljina-Trebinje-Nikšić, predsjednik Odbora direktora Željeznice Crne Gore Dr Miodrag Gomilanović je odgovorio:

- Inicijativu o izgradnji željezničke pruge norma-

lnog kolosjeka Čapljina-Trebinje-Nikšić Željeznica Crne Gore zdušno podržava. To je višegodišnja težnja koja tinja još od 1976. godine, odmah nakon ukidanja pruge uskog kolosjeka Bileća-Nikšić. Posljednih godina je dodatno aktualizirana opredjeljenjem Crne Gore da prugu Nikšić-Podgorica generalno rekonstruiše i elektrificira i čiji se cjeloviti završetak očekuje do kraja tekuće godine. Brojni su razlozi, ja ih cijenim kao potpuno opravdanim i sa ekonomskog i svakog drugog aspekta koji utiču na pozitivan stav oko ovoga pitanja. Zato je i nedvosmi-

slen dogovor svih željezničkih uprava (ŽCG, ŽFBiH i ŽRS) da se hitno pristupi izradi Programa pripremnih aktivnosti i odgovarajućih studija i druge tehničke dokumentacije kojima će se dokazati ekonomska opravdanost izgradnje ovoga objekta. Za očekivati je da će obje države učiniti napore da se nakon izrade određenih podloga, prezentira nadležnim organima EU i finansijskim organizacijama ova inicijativa i na taj način dobije finansijska i druga podrška za realizaciju ovoga projekta.

Predsjednik Uprave-generalni direktor Željezni-

ca Federacije BiH Narcis Džumhur istakao je da u Bosni i Hercegovini ima mnogo kompanija kojima su potrebne logističke linije, za šta može biti iskorištena Luka Bar, jer je Luka Ploče već zasićena.

S tim u vezi, početkom marta ministar prometa i komunikacija BiH Božo Ljubić i ministar saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija RCG Andrija Loppar potpisali su Memorandum o zajedničkim aktivnostima na izradi projektno-studijske dokumentacije za povezivanje BiH i RCG željezničkom prugom Čapljina-Nikšić.



**FELJTON**

# Evropska transportna politika u kontekstu razvoja željeznica

*Uključivanje Željeznica Federacije BiH u evropske integracione tokove značajno potcrtava aktuelnost problematike evropske transportne politike. Tekst u nastavku je prvi u seriji članaka (Vrijeme odluke, Interoperabilnost i Na kolosjeku liberalizacije), kojima se želi dati jasan pregled Evropske transportne politike, te aktivnosti i mjera poduzetih od strane Evropske komisije u sektoru željeznica*

(I DIO)

Kuda dalje?

---

 Priredila: mr.sc. Azra Ferizović
 

---

Evropske željeznice su rezultat dugoročnog i fascinantnog razvoja započetog u prvoj polovini XIX stoljeća, izgradnjom prve željezničke pruge između Stocktona i Darlingtona u Engleskoj, i do danas su evoluirale u kompleksan tehničko-tehnološki i organizaciono-ekonomski sistem. Kako su željeznice imale ključnu ulogu u razvoju nacionalnih ekonomija, tehnološko-organizacijska rješenja bila su primarno u funkciji nacionalnih zahtjeva, što je imalo za posljedicu da evropski željeznički sistem i tržište budu kolaž loše uvezanih nacionalnih željezničkih sistema.

Historijski gledano, željeznice u Evropi razvijale su se kao monolitne organizacije, koje su upravljale cjelokupnim kapacitetom (željezničkom infrastrukturom i mobilnim kapacitetima) te obavljale sve operativne i administrativne funkcije uz unilaterano određivanje koju uslugu da pružaju tržištu.

Naime, sve do kraja 80-ih godina prošloga vijeka, u svim evropskim zemljama, po pravilu, infrastrukturni i mobilni kapaciteti organizaciono i ekonomski bili su vezani u jednom željezničkom preduzeću, što podrazumijeva da izgradnju, održavanje i eksploataciju kapaciteta vrši isto preduzeće u okviru jedinstvene željezničke organizacije. Involviranost javnog sektora u željeznički sistem evropskih država bila je značajna iz nekoliko, historijskih, razloga- željeznice su bile strateško sredstvo za industrijski i ekonomski razvoj i smatrane su dijelom same države.

Međutim, u takvim okolnostima nije se vodilo računa o rezultatima privređivanja željezničkih preduzeća. Netransparentna alokacija sredstava dobijenih od država, kroz godine neadekvatnog menadžmenta, dovela je do pojave lošeg održavanja željezničke infrastrukture, zastarijevanja mobilnih kapaciteta, što je, u konačnici, rezultiralo padom kvalitete željezničkih usluga, gubljenjem tržišta, te smanjenjem interesa država i reduciranjem sredstava namijenjenih za finansiranje željezničke infrastrukture. S druge strane, enorman razvoj automobilske i avio industrije dodatno je uslovio slabljenje konkurentne pozicije željeznica (sa 27,5% u 1970. godini, na 15,4% u 1990. u teretnom saobraćaju, dok je u putničkom saobraćaju

tržišno učešće palo sa 10% u 1970. na svega 6,6% u 1990. godini), a time i upitnost daljnje egzistencije željezničkog sektora u Evropi.

Svjesnost na nivou donosioca odluka u EU o ulozu transporta u cjelokupnom ekonomskom razvoju postaje sve veća i konvergiranje ove tendencije ozbiljnim problemima, koji se odnose na zaštitu okoliša i zagađenja koje izaziva cestovni saobraćaj, uslovlila je da željeznice dobiju prvu poziciju na listi prioriteta evropske transportne politike. Područje željeznica dobija veći značaj i dugoročne razvojne planove, usvajanjem Bijele knjige o razvoju zajedničke transportne politike (*White Paper on Future Development of the Common Transport Policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility, COM (92) 494, 02.12.1992.*)



Integrisanost transportnih struktura postala je veoma značajna još od početka međuevropske saradnje, definirane Rimskim sporazumom (*Treaty of Rome, 1957.*), no u tom smislu nije zabilježen značajan napredak. Tek je pomenuta Bijela knjiga označila propusnicu za razvoj savremenog željezničkog transporta u Evropi. Naime, odredbama dokumenta stavljen je naglasak na integrirani pristup različitih vidova transporta, baziran na održivoj mobilnosti. Ovo je značilo organiziranje transporta korištenjem optimalnih transportnih pravaca, vremena putovanja, uslova prijevoza i potrošnje energije, te kombiniranje različitih vidova transporta.

Novi koncept, koji je i danas izuzetno aktuelan, u području evropske transportne politike, promovirao je koncept intermodalnosti.

Nešto kasnije, 1995. godine, prezentirana je tzv. Zelena knjiga- U pravcu fer i efikasnog utvrđivanja cijena transporta (*Green Paper -Towards Fair and Efficient Pricing in Transport- Policy option for internalising the external costs of transport in the EU, COM (95) 691, decembar, 1995.*). Ovaj dokument je, uz elemente fiskalne politike, pred-

stavljao razvojni plan baziran na tehnološkoj inovaciji, na zaštiti ekoloških i socijalnih standarda, te jačanju konkurentnosti i međunarodnih odnosa u sektoru transporta.

Naredna Bijela knjiga – Strategija revitalizacije željeznica Evropske Unije (*White Paper-Strategy for revitalising the Community's railways- COM (96) 421, 30.07.1996.*) je apostrofirala nužnu reformu željezničkog sektora.

Kako bi zaustavila negativni trend, Evropska komisija je usvojila niz legistativnih mjera s ciljem ponovnog oživljavanja željeznica, te kreiranja jedinstvenog evropskog željezničkog sektora.

Historijsku prekretnicu u oblikovanju željezničkog sektora označilo je usvajanje Direktive (91/440/EEC) o razvoju željeznica Evropske unije (*Concil Directive on the development of the Community's railways*), 19.07.1991. godine.

Direktivom su afirmirani principi neovisnog upravljanja, računovodstvenog i organizacionog razdvajanja infrastrukture i transportnih operacija, poboljšanje finansijske situacije, te pristup željezničkoj infrastrukturi.

Naknadno su usvojene Direktiva o licenciranju željezničkih kompanija 95/18/EC (*Directive on the licensing of railway undertakings, 19.06.1995.*) i Direktiva o alokaciji infrastrukturnih kapaciteta i plaćanje naknada 95/19/EC (*Directive on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees, 19.06.1995.*)

U Izvještaju EC o implementaciji i uticaju Direktive 91/440 (*Commission Report on the implementation and the impact of Directive 91/440/EEC, COM(1998) 202*), navodi se da je od njenog stupanja na snagu poboljšana neovisnost kompanija, te da je značajno poboljšano područje saniranja gubitaka, međutim, direktiva nije bila dovoljna da osigura nivo separacije neophodan između infrastrukture i operacija ili da u dovoljnoj mjeri proširi prava pristupa infrastrukturi.

U zaključku Izvještaja istaknuta je potreba za jasnijim definiranjem okvira za funkcioniranje željezničkog transportnog tržišta, sa smjernicama za naknade za korištenje infrastrukture, te alokaciju infrastrukturnih kapaciteta sa jasnim finansijskim okvirom za željezničke kompanije i da prava pristupa trebaju biti progresivno proširena sa sadašnjih 5% nacionalnih tržišta na 25% u narednih deset godina.

(U sljedećem broju: **Vrijeme odluke**)

## Svečano otvaranje „Sarajevske zime“ na Željezničkoj stanici u Sarajevu



# Potrebno je rušiti barikade u glavama

*Završnicu ceremonije obilježio je spektakularni desetominutni vatromet ispaljen sa svih nivoa zgrade Željezničke stanice u Sarajevu*

Najavom dolaska tri voza sa umjetnicima iz cijelog svijeta na peron Željezničke stanice u Sarajevu, 7. februara 2008. godine zvanično je otvoren 24. po redu Međunarodni festival Sarajevo „Sarajevska zima“, čiji je ovogodišnji moto „Barikade bez granica '68 – Novi vrli svijet“.

Umjetnike su dočekali predstavnici vlasti i brojni gosti, a na prve taktove muzike Erika Bretona u hol Željezničke stanice „ulećjeli“ su studenti noseći parole iz 1968. godine. Tu ih je dočekala jedna plesna skupina koja je plesala džez balet, a poslije njih uslijedio je muzički performans umjetnika koji su se smjenjivali na dvije postavljene bine.

Istovremeno, na velikim video zidovima posjetioci su mogli pratiti isječke iz dokumentarnih filmova o studentskim protestima iz 1968. godine, snimke drugih demonstracija, Vudstoka, govor Martina Lutera Kinga, protesta u Pragu, protesta protiv nuklearke...

Nakon himne Bosne i Hercegovine, pred-

sjedavajući državnog Predsjedništva, Željko Komšić podsjetio je na povelju Kulina bana i povezoao njen značaj sa ovogodišnjim motom Festivala:



- Povelja Kulina bana nije samo državnički, ni trgovinski akt, već povelja slobode komuniciranja, znak postojanja kulture u ophođenju s drugima, ukidanja barikada, prepreka i granica. Bosna i Hercegovina je uvijek bila dio Evrope i svijeta i prihvatila sve pozitivne i slobodoumne uticaje. I danas, kada se hvalimo demokratskim dostignućima, moramo biti svjesni, posebno mi

političari, da slobode nikad nije dovoljno i da uvijek imamo barikade koje moramo uklanjati- istakao je Komšić.

Gradonačelnica Sarajeva Semiha Borovac rekla je da naši sugrađani imaju mnogo razloga da se ponose ovim Festivalom.

Francuski član Evropskog parlamenta i učesnik demonstracija na Sorboni 1968. godine Danijel Kon Bendit ukazao je na problem postojanja granica.

- Nakon 40 godina još uvijek moramo rušiti granice naše političke fantazije. Još uvijek je potrebno rušiti barikade u glavama. Zadovoljstvo mi je doći u Sarajevo, grad gdje su košmar patnje i nada u slobodu bili tako blizu jedno drugog- rekao je Bendit.

Završnicu ceremonije otvaranja ovogodišnjeg festivala obilježio je spektakularni desetominutni vatromet ispaljen sa svih nivoa zgrade Željezničke stanice, praćen svirkom „Sarajevo Drum Orchestra“.

## UMJETNICI

# Inspirativne slike naše Jasne Zendželić



Vedrina i ljepota koja dolazi sa slika Jasne Zendželić, iznenadila je mnoge njene kolege. Sekretarica izvršnog direktora za ekonomske poslove ŽFBiH Seje Ramića, u slobodno vrijeme stvara prekrasne slike, na kojima su najčešće motivi cvijeća i slonići.

- Inspiraciju nalazim u svemu što me okružuje. Uživam u tome što radim. Slikam za svoju dušu, a o izložbi nikad nisam razmišljala- kaže Jasna.

Jasna je završila školu Primijenjenih umjetnosti u Sarajevu 1984. godine, Odsjek za dizajn odjeće i dezena u klasi profesorice Vesne Antunović. Prije dvije godine sa svojim modelima učestvovala je na „Fashion Weeku“, kojeg je organizirala Amela Radan, a imala je i reviju u sklopu „Sarajevske zime“ 2006. godine.

Iako je za svoje radove dobila mnoge pohvale i prijedloge za izložbe, Jasna kaže da su slikarstvo i dizajn nešto što radi samo za svoju dušu.



# „Ćiro“ ponovo u Višegradu

Ukupna cijena pruge iznosila je 75 miliona zlatnih kuna, ili 450.000 zlatnih kruna po jednom kilometru

Na Berlinskom kongresu 1878. godine Austrougarska monarhija je dobila zeleno svjetlo za okupaciju periferne turske pokrajine Bosne. Ministarstvo rata dvojne monarhije naredilo je hitnu izgradnju željezničkih pruga u Bosni, prvenstveno za transport vojne opreme na liniji prodora Austrougarske vojske, a po završetku vojnih operacija, te pruge će se koristiti za izvoz šumskog i rudnog bogatstva. Krajem 1878. godine izgrađena je uskotračna željeznička pruga od Bosanskog Broda do Dervente, a 1. avgusta 1978. godine iz Višegrada je

svoje trase, prolazi kroz prekrasne krajo- like obrasle šumom, a na jednom svom dijelu kanjonima Miljacke, Prače i Drine. U stanicu Stambolčić dolazi se tunelom dugačkim 851,6 metara. Pruga je građe- na sa minimalnim prečnikom krivine 200 metara, a njena ukupna dužina iznosila je 166,5 km. Na njoj je probijeno 99 tunela i izgrađeno nekoliko vijadukata, puno galerija, potpornih i obložnih zidova. U saobraćaj je puštena 4. jula 1906. godine. Na srbijanskoj strani, 2. februara 1925. godine izgrađena je pruga Vardište sa čuvenom „Šarganskom osmicom“.

žmana i pružala je turistima nezaboravna putovanja kroz krajo- like BiH.

Ova priča i sjećanje na Istočnu uskotračnu prugu u današnjem vremenu ima i svoj nastavak....

Naši istočni susjedi obnovili su „Šargansku osmicu“ i na tri stanična rastojanja: Šargan Vitasi, Jatara i Mokra Gora danas saobraćaju turistički vozovi sa parnim lokomotivama. Interesovanje turista za ovu atraktivnu prugu iz Evrope i cijelog svijeta je ogromno. Turistički djelatnici i željezničko osoblje ulažu velike napore da tokom turističke sezone



došao posljednji voz uzanom prugom u Sarajevo. Slučajnost je htjela da su željezničke uskotračne pruge u BiH egzistirale tačno 100 godina. U tom periodu izgrađene su hiljade kilometara uzanih pruga u BiH, a jedna od najznačajnijih bila je pruga Sarajevo- Uvac i Međeđa – Vardište. Dobila je naziv «Istočna pruga», a imala je višestruki značaj u strategijsko- vojnom, privrednom, geografskom pogledu.

Gradnja ove pruge počela je 1903. godine. Iz polazne stanice Sarajevo, sa 530 metara nadmorske visine pruga se penje uz uspon od 18 promila, do vododjelnice Stambolčić, na visinsku kotu od 946 metara. Ova željeznička pruga, duž

«Istočna pruga» je bila najskuplja izgrađena željeznička pruga do tada. Ukupna cijena koštanja pruge iznosila je 75 miliona zlatnih kuna, ili 450.000 zlatnih kruna po jednom kilometru. Davne 1938. godine tadašnji ministar saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, doktor Mehmed Spaho uveo je u saobraćaj motorni voz na relaciji Beograd – Sarajevo – Dubrovnik. To je bio izuzetno udoban voz, bez gareži i dima, a putovanje od Beograda preko Sarajeva do Dubrovnika bilo je znatno skraćeno. Evropske turističke agencije u svojim programima i ponudama putovanja kroz BiH nudile su kombinovane prevoze željeznicom, dilažansama i fijakerima. I ova pruga je bila dio aran-

prime sve zainteresovane i udovolje njihovim željama. Željeznice RS, od granice Bosne (stanica Dobrun), nastavile su graditi prugu do Višegrada, a do ulaska obnovljene željezničke pruge i ulaska pruge u grad Višegrad ostalo je samo 1700 metara. Obnovit će se stara željeznička stanica u Višegradu, izgraditi kolosječni kapaciteti, mala ložionica i okretaljka. Tako će i naša država imati novoizgrađenu-obnovljenu turističku prugu, ali i značajne materijalne prihode od nje. Gradnja ove turističke pruge može biti i pozitivan primjer kako bi se obnovile još neke zaboravljene i ugašene uskotračne željezničke pruge u BiH....

Foto i tekst: Ajdin Fevzija Braco