



ŽFBH

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine

Info

broj 7

god II

oktobar 2008.

Luka Ploče

**Vežu nas
neraskidivi
ekonomski
interesi**

U posjeti

**Željeznički školski
centar u Sarajevu**

Tomaž Schara

**Konkurencija je
naš izazov**

Intervju

Sejo Ramić:

**Redovna plata i u
narednom periodu**

PREZENTACIJE

Vagoni za razne terete i gabarite

Vozni park AAE iznosi 25 hiljada teretnih vagona čija je prosječna starost 8, 4 godine



Ekspanzija u teretnom saobraćaju: Narcis Džumhur, Alojz Vidmar, Ole Nigar i Smajo Salketić

Moderni željeznički vagoni velike nosivosti švicarske firme AAE (Ahaus Alstätter Ajzenban), namijenjeni za prijevoz različitih vrsta roba, prezentirani su 28. augusta 2008. godine na Željezničkoj stanici u Sarajevu.

- Posebna nam je čast što se na naš poziv odazvala firma da prezentira vagoni koji mogu doprinijeti ekspanziji našeg teretnog saobraćaja. Raduje me što ovdje vidim i veliki broj privrednika koji već koriste naše usluge i koji će ovom prilikom vidjeti šta sve željeznica može pružiti. Željeznicom se može pre-

veziti roba raznih tereta i gabarita. ŽFBH će ove godine oboriti rekord u prijevozu tereta. Do kraja 2008. očekujemo da ćemo prevezeti 8,5 miliona tona robe, a prošle godine smo prevezli 7, 5 miliona tonarekao jer Narcis Džumhur, predsjednik Uprave ŽFBH.

U VIP salonu, gdje je održana prezentacija, prisutnima se obratio Ole Nigar, direktor firme AAE. On je istakao da je najveća njihova konkurencija cesta i da zbog toga moraju imati kvalitet u transportu i moderne vagoni.

- Zadovoljni smo dosada-

šnjim udjelom u transportu, ali se nadam da ćemo svojim kvalitetom proširiti tržište. Pored partnera u Zapadnoj Evropi, naše usluge koriste Grčka, Slovenija, Hrvatska,

Srbija, Bugarska i Rumunija. Nadamo se da će i BiH postati naš partner- istako je direktor Nigar.

Predstavnik AAE za Jugoistočnu Evropu Alojz Vidmar prezentirao je prisutnima osnovne karakteristike firme. Osnovna djelatnost AAE od 1989. godine jeste iznajmljivanje željezničkih vagona. Firma sa sjedištem u švicarskom Barru članica je UIC, AVV, ERFA, VAP, BCC.

- Naše vagoni iznajmljujemo u cijeloj Evropi, uključujući i zemlje nastale raspadom bivšeg SSSR-a. Pored iznajmljivanja, bavimo se i nacrtom i nabavkom modernih željezničkih vagona. Imamo odličan tim stručnjaka koji rade na projektiranju vagona, koje proizvodimo u Njemačkoj, Češkoj, Slovačkoj, Rumuniji i jedan dio u TŽV Gredelj. Naš posao je i nabavka i modifikacija rabljenih vagona kao i kompletan paket usluga za održavanje



vagona. Imamo i menadžment za rezervne dijelove (skladištenje i logistika). Naša skladišta su u Austriji i Njemačkoj i u roku od 24 sata otklanjamo bilo kakav kvar na vagonu- rekao je Vidmar.

Vozni park AAE iznosi 25 hiljada teretnih vagona čija je prosječna starost 8, 4 godine. U firmi je uposleno 90 ljudi. Najkraći period za iznajmljivanje ovih vagona jeste jedna godina, a najduži period na koji je sklopljen ugovor su tri godine.

IZLOŽBE

Geometrization čovjeka

Početkom jula 2008. godine u auli Željezničke stanice u Sarajevu postavljena je instalacija koja je sastavni dio manifestacije Goethe instituta BiH pod nazivom „Geometrization čovjeka“.

Klatno je pričvršćeno na strop visok 16 metara, a na podu je okruženo Konfučijevim stihovima o vremenu koje je prepjevao Drago Tešević. Riječ je o klatnu nazvanom po francuskom fizičaru Jeanu Foucaultu, čiji su eksperimenti iz 1851. godine potvrđivali okretanje zemlje oko svoje ose.



Već prilikom samog postavljanja, klatno je laganim pokretima u pješčanom krugu crtalo rozetu. Nekoliko metara dalje stajao je pješčani sat, koji je označavao ograničeno vrijeme ljudskog bića, poredeći ga sa beskonačnim radom klatna u univerzumu.

Rad je zaokružen zvučnom instalacijom. Mogli su se čuti zvuci koji čovjeka od rođenja okružuju, od otkucaja srca preko zvukova morskih talasa pa sve do tehno bitova.

Direktor BHŽJK Hamdija Šaljić pozdravio je prisutne u auli Željezničke stanice u Sarajevu i naglasio da su željezničke stanice uvijek bile mjesta gdje su se ljudi sretali i okupljali oko kreativnih ideja.

Princ Rudolf zur Lippe, filozof, voditelj Homboldtovog foruma za pitanje vremena u Berlinu i umjetnik, dao je ideju za instalaciju „Vječno vrijeme- vrijeme čovjeka“.

UGOVORI

Rekonstrukcija i modernizacija četiri lokomotive

Konzorcij TŽV „Gredelj“ Sarajevo i TŽV „Gredelj“ Zagreb potpisali su 2. jula 2008. godine u Sarajevu ugovor sa Željeznicama Federacije BiH o glavnoj popravci sa modernizacijom tri dizel- hidraulične lokomotive serije 212 i jedne dizel- električne lokomotive serije 642.

- „Gredelj“ je respektabilna fabrika u očima ŽFBH. Ugovor do kojeg smo došli nakon skoro trogodišnjih pregovora, nastavak je saradnje koja traje duže od 40 godina. „Gredelj“ je uložio dosta u rekonstrukciju dizel programa. Za popravku i modernizaciju četiri lokomotive izdvojiti ćemo 14 miliona KM, što je ozbiljna stvar za



Nasir Silajdžić, Smajo Salketić, Antun Fabek i Narcis Džumhur

FBIH- rekao je Narcis Džumhur, predsjednik Uprave ŽFBH.

Direktor TŽV „Gredelj“ Zagreb Antun Fabek istakao je da vjeruje da ćemo napraviti dobar posao, jer je i dosadašnja saradnja bila vrlo uspješna.

Prema potpisanom ugovoru, „Gredelj“ se obavezao osigurati isporuku rezervnih dijelova i sklopova u periodu od minimalno 15 godina, računajući od dana primopredaje lokomotiva.

STUDENTI

„Putujemo u Evropu 2008“

Promocija programa „Putujemo u Evropu 2008“ koji omogućava studentima završnih godina univerziteta u BiH mjesec dana besplatnog putovanja po Evropi, održana je 18. jula 2008. godine u Sarajevu.

Projekat je motivisan evidentnim neuskustvom mlade generacije u poznavanju Evrope. Prema nedavnom istraživanju 33 % mladih BiH nije nikada bilo van zemlje, od čega su najčešće išli samo u susjedne države. Čak 40 % mladih danas ne posjeduje pasoš. Mladi koji sada studiraju na univerziteti-



Amira Džino pozdravila je studente ispred ŽFBH

ma u BiH i koji bi trebali biti nosioci razvoja naše zemlje, nisu bili u mogućnosti da putuju tokom prethodnih godina.

Za ovaj program je apliciralo 90 studenata različitih univerziteta iz

cijeje Bosne i Hercegovine. Odabrano je 37 studenata koji dobivaju: mjesечnu InterRail kartu za besplatnu vožnju evropskim vozovima, multišengen vizu na mjesec dana, džeparac, student-

sku karticu ISIC, učešće na specijalnom otvaranju programa (vikend u Berlinu, party, razgledavanje Berlina, susret s ministrom vanjskih poslova Savezne Republike Njemačke...)

Ovaj projekat ne bi bilo moguće realizirati bez partnera i sponzora: Željeznica Federacije BiH, Robert Bosh Fondacije, Balkan Trust For Democracy Fonda, predsjedavajućeg Savjeta ministara BiH, premijera Kantona Sarajevo, Ambasade Savezne Republike Njemačke, UNIQA osiguranja, Mtel-a i medijskog partnera BHT-a.

POSJETE

Antonio u Sarajevu

Početkom jula 2008. godine u Sarajevo je vozom stigao Antonio Rosario, bivši direktor Portugalskih željeznica. Entuzijasta i zaljubljenik u željeznicu, naročito u uskotračne pruge, u Sarajevu se susreo sa našim kolegom i autorom knjige „Historija željeznice u BiH“ Bracom Fevzijom Ajdinom.

Antonio i Braco su imali

mnogo tema za razgovor. Na kraju, Rosario je rekao da mu je putovanje željeznicom bilo ugodno i da je uživao u prekrasnim krajolicima kroz koje voz prolazi.

- Kad „Talgo“ vozovi stignu na vaše pruge, vjerujem da će tek onda putovanje željeznicom predstavljati posebno zadovoljstvo- istakao je Rosario.



Antonio Rosario i Braco Fevzija Ajdin

REGIONALNA SARADNJA

Povezuje nas neraskidivi

Saradnja ŽFBH i Luke Ploče jeste kao vjetar u jedra. Slobodno mogu reći da bolje sarađujemo s vama nego sa HŽ-om. Vežu nas neraskidivi ekonomski interesi koji se podudaraju- ističe Pavlović

Međunarodna luka Ploče posebnom uredbom Vlade RH 1997. godine proglašena je teretnom lukom od posebnog privrednog značaja za Republiku Hrvatsku. Smještena u zaljevu koji s južne i jugozapadne strane zatvara poluotok Pelješac, zbog svog položaja je od izuzetne važnosti za privredu Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore, Mađarske i drugih zemalja Srednje Evrope.

Gotovo cijelo lučko područje istovremeno je područje slobodne zone luke Ploče nakon što je Lučkoj upravi Ploče 1999. godine dana saglasnost Vlade Republike Hrvatske za osnivanje slobodne zone na period od 30 godina.

Odluka o osnivanju Luke Ploče (tada Aleksandrovo) donešena je 1936. godine za vrijeme Kraljevine Jugoslavije, a sama izgradnja otpočela je 1939. godine pod nadzorom inženjera Borisa Karakoza.

Zbog podudaranja ekonomskih interesa i ciljeva, 1969. godine dolazi do integracije preduzeća „Luke Ploče“ i ŽTP Sarajevo. Od tog vremena, u narednih 20 godina dolazi do intenzivnog procvata luke. Nabavljene su barže za prevoz i skladištenje tereta, izgrađeni su terminali za promet žive stoke, za drvo, petrokoks, tekuće terete, specijalne terete, žitarice, izgrađen je silos za prijem i

Pero Musulin, direktor poslovnice „Jadroagenta“ u Pločama



Svi smo u službi robe

- Saradnja „Jadroagenta“ i ŽFBH traje dugo vremena i plodonosna je. Za vas obavljamo agencijske i špeditorske poslove. Našim brodovima prevožena je roba za „Gikil“, „Birač“, „Arcelor Mittal“, koja je kasnije prevožena teretnim vagonima ŽFBH. Za „Birač“ iz Zvornika obavljali smo i špeditorske poslove- kaže Pero Musulin, direktor poslovnice „Jadroagenta“ u Pločama.

Prema njegovim riječima „Jadroagent“ je prvi u luci Ploče ustanovio brodove sa kontejnerima.

- Upravo su brodovima „Jadroagenta“ dopremljeni teretni vozovi iz Portugala za ŽFBH. U prvoj isporuci dopremili smo preko 350 vagona. Poslije toga, naši brodovi jednom mjesečno dopre-

maju po 33 teretna vagona za ŽFBH- kaže Musulin ističući poduzetnost i ljubavnost uposlenika u operatoru ŽFBH. Na kraju je istakao još da je saradnja Luke Ploče, „Jadroagenta“, HŽ-a i ŽFBH izuzetna jer smo svi mi u službi robe i zajedničkog interesa.

prevoz glinice, distributivna skladišta...

Za vrijeme rata znatno je smanjen intenzitet lučkih operacija, ali je veliki pomoć za BiH u ratu stizao upravo preko Luke Ploče.

Intenzivnija obnova oštećenih i zastarjelih lučkih kapaciteta započela je 1997. godine. U narednim godinama završene su obnove obale br. 5 i 3, uspostavljena feeder linija Rije-

ka- Ploče-Taranto-Malta-Gioia Taura, završena izgradnja Putničkog terminala, završena izgradnja novog Terminala za tekuće terete, završena izgradnja hladnjače za južno voće, a 2005. godine započinju intenzivnije aktivnosti na planiranju i projektiranju lučkih terminala: za suhe rasute terete višenamjenskog kontejnerskog terminala.



Ivan Pavlović

Luka Ploče



Luka Ploče

ekonomski interes

Saradnja Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine i Luke Ploče prirodan je i očekivani nastavak saradnje uslovljen neraskidivim ekonomskim interesom.

- Saradnja ŽFBH i Luke Ploče jeste kao vjetar u jedra. Slobodno mogu reći da bolje saradujemo s vama nego sa HŽ-om. Vežu nas neraskidivi ekonomski interesi koji se podudaraju. Roba ima svoj pravac i tamo gdje je cijena niža i gdje su bolji uslovi, tamo će biti i komitenti. Nakon ulaska velikih multinacionalnih korporacija u strukturu vlasništva važnih lučkih korisnika na području metalurgije u Bosni i Hercegovini, znatno su povećane količine roba koje prometuju preko luke, nadmašujući pri tom postojeće kapacitete. Među najvećim komitentima iz BiH za koje prevozimo teret su Gikil iz Lukavca, Birač iz Zvornika, te



Tovar dopremljen vagonima ŽFBH

Arcelor Mittal iz Zenice, a sve su to važni partneri i za Željeznicu FBiH-kaže Ivan Pavlović, generalni direktor Luke Ploče.

Zajednički interes ŽFBH i Luke Ploče jeste i modernizacija i izgradnja koridora Vc (Budimpešta – Osijek – Bosanski Šamac – Sarajevo – Ploče duljine 809 km).

- Kad koridor Vc bude izgrađen, on će predstavljati najkraću i prometno najpovoljniju vezu između Baltičkog i Jadranskog mora. U tom cilju radićemo na smanjivanju administrativnih prepreka za željeznički prijevoz uz Koridor Vc kao i na poboljšanju učinkovitosti i usklađenosti aktivnosti pograničnih ustanova- dodaje Pavlović.

Misija Lučke uprave je stvaranje svih

potrebnih uvjeta za razvoj luke Ploče u konkurentnu lokaciju koja će zadovoljiti lučke korisnike u pogledu brzine, kvalitete, pouzdanosti, sigurnosti, ekonomičnosti i produktivnosti usluga koje se u luci pružaju. Posebni značaj pridaje se učincima, kako izravnim tako i neizravnim, koje lučka usluga generira u okviru prirede lokalne zajednice i države u cjelini.

Lučka reorganizacija i osnivanje Lučke uprave stvorili su osnovu za finansijsko sudjelovanje države u izgradnji i obnovi kapitalne lučke infrastrukture, a s druge strane se kroz institute koncesije omogućuje uključivanje poduzetnika i općenito privatnog kapitala u izgradnju lučkih kapaciteta i razvoj lučkih djelatnosti.

Glavni cilj Lučke uprave Ploče je transformacija luke iz pretovarne luke u regionalni logistički centar u kojem će se osim primjene suvremenih tehnologija pretovara pružati razne distribucijske i dodatne usluge na roba- ma koje prometuju kroz luku.



Dražen Knezović, direktor predstavništva ŽFBH u Pločama

Zadovoljni rezultatima

- Uloga predstavništva ŽFBH u Pločama je ugovaranje svih prevoza na našem putnom pravcu, pregovaranje sa svim partnerima u Luci Ploče i HŽ-om. Naravno, sve odluke donosi menadžment ŽFBH. Predstavništvo u Pločama je jedino koje ŽFBH trenutno imaju i mislim da rezultati koje postižemo jasno pokazuju koliko je naša saradnja profesionalna i plodonosna- rekao je Dražen Knezović, direktor predstavništva ŽFBH u Pločama.

■ **Izvršnog direktora za ekonomske poslove Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine Seju Ramića pitali smo koji su dosadašnji najznačajniji rezultati ekonomskog poslovanja, koje je naša fima ostvarila.**

- Željeznica FBiH je kompanija koja je od usvajanja Zakona o Željeznicama FBiH imala kontinuitet u rješavanju egzaktnih problema u samom svom poslovanju. Mnogo toga se uradilo da bi se postigao nivo koji smo postigli zaključno sa poslovanjem 31.12. 2007. godine i svi ti elementi su iskazani kroz rezultate poslovanja u periodu 2002-2007. godine.

Ono što je najbitnije u iskazivanju ekonomskog poslovanja jesu rezultati postignuti u 2007. godini. Naime, te godine smo po prvi put, kao kompanija i kao ŽFBH, uspjeli da zaustavimo negativan tok u samom poslovanju zato što je tekući gubitak poslovne



godine bio manji od planirane amortizacije. Uspjeli smo to ostvariti zato što smo primijenili međunarodne ekonomske standarde, te implementirali mjere Uprave, što je rezultiralo donošenjem optimalnih odluka menadžmenta ŽFBH. Međutim, iako ŽFBH imaju pozitivan trend ekonomskog razvoja i poslovanja, susrećemo se sa problemom likvidnosti. Ovo nije samo problem našeg poslovanja, nego je to posljedica nedovoljno uređenih društveno-ekonomskih odnosa, privrednog i tržišnog poslovanja kako u FBiH tako i na nivou države. Bilo koja zakonska odredba na nivo države koja nije usaglašena sa praktičnim problemima, odnosno, zakoni koji neadekvatno usmjeravaju privredne tokove, naravno da se odražavaju i na poslovanje željeznica i to u negativnom kontekstu. Očit primjer je primjena PDV-a, koji direktno utiče na rezultate poslovanja. Nadamo se da će ovaj zakon pretrpje-

INTERVJU

Sejo RAMIĆ, izvršni direktor

Redovne plate i u

Započeli smo kupovinu informatičke opreme i program menadžment, mogu imati validne informacije i obradu podataka su ekonomski stabilne i mogu

ti određene izmjene kako bismo optimalno poslovali. Ono što je bitno, jeste da je Vlada FBiH, kao vlasnik ŽFBH, shvatila da joj upravo treba ovakva željeznica koja ima pozitivan trend poslovanja i razvoja. Naravno, zato je federalna Vlada uputila u parlamentarnu proceduru Zakon o finansijskoj konsolidaciji Željeznica FBiH, za period 2008 -2012. godine, čime će se riješiti i problem elementarnih dugova. Ovim će se riješiti i problem unutrašnjeg duga, dugovanja prema javnim fondovima, te kreditnim obavezama za koje je država garant. Želim naglasiti da imamo odličnu saradnju sa resornim ministarstvom i vjerujemo da će Vlada podržati uspješan kontinuitet našeg poslovanja i razvoja. Ovo su, između ostalog, pretpostavke za još bolje ekonomsko poslovanje ŽFBH.

- Radimo po više zakonskih akata, a to su: Zakon o Željeznicama FBiH, Zakon o Željeznicama BiH, Zakon o privrednim društvima, Zakon o javnim preduzećima...
Zakonodavac se nije potrudio da ove zakone usaglasi nego su oni u bitnim stavkama u koliziji

■ **Koji su težišni zadaci ŽFBH i pravci djelovanja do kraja godine?**

- Težište aktivnosti u sektoru željeznica jeste postizanje zahtjeva korisnika koji se, početkom integralne proizvodnje u Arcelor Mittalu Zenica polovinom 2008. godine, povećava na ukupno 8 do 10 miliona tona godišnje, zatim održavanje funkcionisanja sistema i sigurnosti željezničkog saobraćaja, sprovođenje Zakona o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja i finansijsko restrukturiranje sektora, provođenje Zakona o željeznicama Bosne i Hercegovine i organizovanje sektora spram evropskih standarda, te realizacija projekata obnove i razvoja

infrastrukture i mobilnih sredstava iz Srednjoročnog plana razvoja. Vlada Federacije završava aktivnosti na donošenju posebnog zakona kojim će se omogućiti finansijska konsolidacija

Obnova voznog parka- teretnih i putničkih vagona i lokomotiva i dalje dobiva na značaju. Projekat nabavke novih 368 i opravke postojećih 400 teretnih vagona Željeznica Federacije

Ostvareni prihod 69 miliona KM

U prvih šest mjeseci 2008. godine prevezeno je 4,2 miliona tona robe što u odnosu na isti period 2007. godine, predstavlja povećanja od 27 %. Ostvareno je 487 miliona netotonskih km, što je za 47% više u odnosu na isti period prošle godine. Ukupno ostvareni prihod JP ŽFBH iznosi 69 miliona KM, a u poređenju za izvještajni prošlogodišnji period, predstavlja povećanje za 26 %. Ostvareni prihodi od robnog saobraćaja iznose 38 miliona KM i veći su za 34% u odnosu na uporedni period. Prihod od prevoza putnika veći je 15,8 % u odnosu na izvještajni period, a u odnosu na plan, ostvarivanje ovih prihoda je 50,4 %.

Željeznica Federacije radi osiguranja uslova za zakonito poslovanje, obnovu i održiv razvoj ovog važnog infrastrukturnog sistema, vrijednosti 180 miliona KM u narednih pet godina.

U 2008. godini uveliko je otpočela realizacija novog kredita sa EBRD i EIB za obnovu infrastrukture u vrijednosti od 130 miliona eura za Federaciju, kojim se planira obnoviti pruga Konjic-Čapljina i Sarajevo-Bradina. Ovim bi bio obnovljen "južni pravac" do 2010. godine.

Nastavljaju se pripreme za modernizaciju željezničkog čvora Doboj-Tuzla-Zvornik i Brčko-Tuzla-Banovići ukupne dužine 200 km. Vrijednost projekta je 95 miliona, od čega za Federaciju 75 miliona eura. Period realizacije je 2009-2010. godine. U 2008. godini će se izvršiti pripreme projekta za obnovu elektrifikacije Unske pruge vrijednog 10 miliona eura, što bi se realizovalo u toku 2009. godine.

Projekat izgradnje informaciono-telekomunikacione mreže na postojećoj željezničkoj infrastrukturi vrijedan 20 miliona eura realizovat će Željeznice Federacije 2008-2009. godine, kako bi se stvorila hardverska osnova informatičkog društva BiH i osnova za modernizaciju osiguranja i telekomunikacija na cijeloj željezničkoj mreži.

realizuje se zaključno sa 2009. godinom. Vrijednost projekta je 32 miliona eura. Iz projekta nabavke devet novih nagibnih putničkih vozova za Željeznice Federacije „Talgo“ velikih brzina, u ovoj godini realizovat će se građevinski radovi za pripremu mašinskog parka i radioničkih kapaciteta za održavanje ovih najsavremenijih vozova.

Nastavlja se realizacija projekata modernizacije elektro i dizel lokomotiva. Pristupilo se studijskom izučavanju potrebe nabavke novih lokomotiva, te realizaciji dugoročnog Projekta povećanja sigurnosti na željeznici koji je pripremljen sa višegodišnjim mjerama i aktivnostima. Vrijednost projekta je 10 miliona KM u periodu 2008-2010. godine.

Ujedno, do kraja 2008. godine trebalo bi da bude donesen novi srednjoročni plan sa novim smjernicama za budući razvoj i prosperitet ŽFBH u poslovnom smislu.

■ **Kakvi su naši kadrovski i tehnički potencijali u cilju postizanja optimalnih poslovnih rezultata?**

- Kadrovski i tehnički potencijali usmjereni su ka ostvarivanju planskih aktivnosti. U tom smislu mi smo započeli kupovinu informatičke opreme i programa koji će omogućiti da svi segmenti ŽFBH, uključujući i menadžment,

za ekonomske poslove Željeznica FBiH

nerednom periodu

**akata koji će omogućiti da svi segmenti ŽFBH, uključujući i
narednom periodu
akata kako bi donosili optimalne odluke ● Željeznice FBiH
otplaćivati komercijalne kredite**

nagibne tehnike „Talgo“ koji će na naše pruge stići 2011. godine. Dakle, ovdje je bilo riječi o materijalnim planovima. Kada je riječ o organizacionim planovima- finansijskim restrukturiranjem ŽFBH, stvorit ćemo uslove da se mogu formirati dvije posebne kompanije: željeznički operator i željeznička infrastruktura koja će ostati 100% u državnom vlasništvu.

- Na osnovu odluke Vlade FBiH, počeli smo prevoziti veće količine nafte za potrebe bh. privrede. To je značajno zato što smo mi jedina kompanija koja može prevoziti naftne derivate, što se u fiskalnom smislu vraća državi

U ovom momentu, u pripremi su za realizaciju planovi iz „Regionalnog projekta željeznica u BiH II“ koji će se implementirati na Koridoru Vc i Koridoru X do 2009. godine, a iznos sredstava je 174 miliona eura. Nastavljamo sa rekonstrukcijom pruge od Čapljine do Čelebića i od Bradine do Sarajeva. Projekti su završeni, a početak radova objektivno se očekuje u martu naredne godine. Osim revitalizacije pruge, izvršit ćemo rekonstrukciju i modernizaciju kontaktne i telekomunikacione mreže, a signalno-sigurnosnim uređajima osigurat ćemo stanice od Konjica do Mostara. Paralelno sa izgradnjom i modernizacijom željezničke infrastrukture slijedi i obnova mobilnih kapaciteta. Značajno je i to da smo, na osnovu odluke Vlade FBiH, počeli prevoziti veće količine nafte za potrebe bh. privrede. To je značajno zato što smo mi jedina kompanija koja može prevoziti naftne derivate, što se u fiskalnom smislu vraća državi.

Želim podsjetiti da smo jedinstvena kompanija koja rezultat svog poslovanja dostavlja i parlamentu i Vladi FBiH na uvid i odobrenje. Takav vid transparentnog djelovanja štiti nas od bilo kakve zloupotrebe ili pogrešnog tumačenja. Finansijski izvještaji nadležnih institucija pokazuju da smo u pravu, te odbacujem tendenciozna i proizvoljna tumačenja zlonamjernih.

I za kraj, uposlenim na ŽFBH preporučujem, da samo sopstvenim zalaganjem svakog radnika u ispunjavanju profesionalnih obaveza uz maksimalni angažman i finansijsku (samo)disciplinu, možemo i moramo zajednički realizovati sve postavljene zadatke. To je garant da ćemo ostvariti veći obim prevoza, smanjiti troškove, a sve ovo omogućit će kontinuitet redovnih plaća i naknada kao i ostalih finansijskih obaveza.

moju imati validne informacije i obradu podataka kako bi donosili optimalne odluke, a sve u cilju što efikasnijeg ekonomskog poslovanja. Ovo podrazumijeva da moramo imati stručno osposobljene kadrove koji će spojiti iskustvo željezničke profesije sa savremenim naučno-tehnološkim dostignućima.

- Bilo koja zakonska odredba na nivou države koja nije usaglašena sa praktičnim problemima, odnosno, zakoni koji neadekvatno usmjeravaju privredne tokove, odražavaju se i na poslovanje željeznica i to u negativnom kontekstu. Očit primjer je primjena PDV-a, koji direktno utiče na rezultate poslovanja

Također, na osnovu odluke Uprave, želimo obezbijediti „socijalni mir“ kroz redovnu isplatu plaća uposlenima na ŽFBH, u duhu Kolektivnog ugovora. Smatram da plaće na ŽFBH zadovoljavaju potrebe naših radnika ako se uzme u obzir prosjek „potrošačke korpe“ kao i stanje privrede u FBiH. Mada smo iznad federalnog prosjeka, nismo zadovoljni time jer želimo našim radnicima obezbijediti i veće plaće, što je, naravno, uslovljeno porastom prihoda, povećanjem prijevoza i smanjenjem troškova, posebno u strukturi troškova na koji mi sami možemo da utičemo.

■ Koliko nedostatak pravnih i ekonomskih državnih propisa utiče na optimalno poslovanje ŽFBH?

- Pravni i ekonomski zakoni određuju položaj svakog privrednog subjekta u društvu. Nažalost, i mi dijelimo sudbinu cjelokupnog društva. Da ilustrujem, mi kao javno preduzeće radimo po više zakonskih akata, a to su: Zakon o Željeznicama FBiH, Zakon o Željeznicama BiH, Zakon o privrednim društvima, Zakon o javnim preduzećima... Zakonodavac se nije potrudio da ove zakone usaglasimo sa

oni u bitnim stavkama u koliziji. Nama je osnova za rad Zakon o željeznicama Federacije BiH, ali će se taj zakon morati usaglasiti sa ostalim pozitivnim zakonskim propisima i aktima kako bismo efikasnije radili.

■ Da li su ŽFBH ekonomski jake da samostalno otplaćuju međunarodne kreditne obaveze?

- Željeznice FBiH su ekonomski stabilne i mogu otplaćivati kratkoročne komercijalne kredite. Kada je riječ o investicionim kreditima kojima je garant država, te obaveze su regulisane Zakonom o konsolidaciji Željeznica za period 2008-2012. godina. Ovim zakonom je regulisan i povrat sredstava, a tu je i greis period uz početak otplate za nekoliko godina. To je upravo period kada će željeznice još više ekonomski, komercijalno i tehnološki ojačati, te će još lakše moći vratiti kreditne obaveze.



■ Postoje li prijedlozi mjera koji po Vašem mišljenju mogu unaprijediti ekonomsko poslovanje?

- Kada sam konkurisao na ovo mjesto 2006. godine, predložio sam i mjere koje mogu unaprijediti ekonomsko poslovanje. Program je sadržavao i slogan koji je afirmisao Predsjednik Uprave: „Željeznica kakva treba“. To je u ekonomskom i praktičnom smislu značilo da se sa manjim brojem lokomotiva, vagona i radnika, ostvari veći

obim prometa, a time bi se povećao i prihod. Dakle, racionalnije poslovanje uz poštovanje finansijske (samo)discipline. Jedna od osnovnih mjera jeste optimalno prestrukturiranje, ne samo u kadrovskom, nego i u tehnološkom i troškovnom smislu. Kada se ova tri segmenta spoje u jedan pokretački mehanizam, tek onda možemo očekivati pune ekonomske pokazatelje uspješnog poslovanja.

■ Koliko smo u ovom trenutku pripremljeni za buduće regionalne, ali i evropske integracijske procese?

- Mi ćemo učiniti sve da se do 2010- 2011. godine završi rekonstrukcija pruge od Čapljine do Sarajeva. Već sada se vrše projektovanja za rekonstrukciju pruge od Sarajeva do Save, nakon 2010. godine, s tim da na tom pravcu postizemo brzine od 160 km/sat, a rok bi bio do 2015. godine.

Također, radimo na izradi fizibiliti studije Jadransko-jonske pruge čija bi izgradnja trebala početi do 2015. godine. Ova pruga je izuzetno značajna jer bi povezala sve jadranske luke sa koridorom Vc, otklonila monopol Luke Ploče i omogućila da pod povoljnijim ekonomskim uslovima bh. privreda dobije robe iz drugih jadranskih luka, što znači da bi bila konkurentnija u svijetu, a time bi i ŽFBH imale više posla. Također, nastavit ćemo sa obnavljanjem kolskog parka ŽFBH. Naravno, tu je i nabavka devet novih garnitura

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 treći u seriji članaka (Kuda dalje, 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

(III DIO)
Interoperabilnost
Priredila: mr.sc. Azra Ferizović

Evropska željeznička javnost je 90-ih godina prošloga vijeka usvojila još jedan novi termin: *Interoperabilnost*. Interoperabilnost je predstavljena Ugovorom iz Maastrichta 1993. godine kada je usvojeno poglavje o trans-evropskim mrežama. Članom 155 Ugovora, Evropska zajednica kreira odredbe interoperabilnosti za trans-evropske mreže kroz tehničku harmonizaciju, kako bi se osiguralo nesmetano kretanje. Interoperabilnost, dakle, označava sposobnost trans-evropskog željezničkog sistema da omogućiti bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova za zahtjevani nivo performansi željezničke mreže. Ova sposobnost počiva na svim regulatornim, tehničkim i operativnim uslovima koji moraju biti postignuti kako bi se zadovoljili esencijalni zahtjevi.

Prva aplikacija ovih odredbi je napravljena u području pruga velikih brzina, usvajanjem Direktive 1998/48/EC o interoperabilnosti mreže pruga velikih brzina, koja se u to vrijeme počela intenzivnije razvijati. Kako je nova generacija infrastrukture i usluga bila već angažirana, EU je morala hitno postići sporazum o osiguranju njihovog kohezivnog razvoja s tehničkog aspekta. Direktivom su uspostavljeni osnovni zahtjevi za bezbjednost, tehničku kompatibilnost, zdravstveno-higijenske i okolinske performanse, nazvane Tehničke specifikacije za interoperabilnost (*Technical Specifications for Interoperability-TSI*). Nakon pet godina rada preko 150 eksperata iz željezničkog sektora (UIC-Međunarodna organizacija željeznica, UNIFE-Udruženje evropske željezničke industrije i UITP-Međunarodno udruženje javnog transporta), usvojene su TSI za

sistem velikih brzina, koji sadrži više od 800 strana jedinstvenih specifikacija kao baze za buduću infrastrukturu, mobilne kapacitete, signalizaciju i energetska napajanja, te održavanje i operacije/saobraćaj.

Direktivom 2001/16/EC o interoperabilnosti trans-evropskog konvencionalnog željezničkog sistema uspostavljeni su prioriteta za kreiranje TSI-a, za infrastrukturu i mobilne kapacitete, s posebnim osvrtnom na međunarodne teretne usluge.

U nastojanju da ubrza uspostavu integriranog željezničkog područja, Evropska Komisija je objavila Drugi željeznički paket direktiva u Službenom listu 30.04.2004. godine. Paket sadrži pravne akte koji se odnose na željezničku interoperabilnost, bezbjednosni menadžment te dalju liberalizaciju tržišta, koje su evropske članice morale inkorporirati u domaću legislativu u periodu od dvije godine:

- Dopunjena Direktiva o interoperabilnosti
- Direktiva o željezničkoj bezbjednosti
- Regulativa o Evropskoj željezničkoj Agenciji
- Direktiva o liberalizaciji teretnog saobraćaja

Dopunjenom Direktivom o interoperabilnosti (2004/50/EC) nastoji se harmonizirati direktive o interoperabilnosti konvencionalnih željeznica sa direktivom koja se odnosi na pruge velikih brzina. Direktivom je ustanovljeno da će standardi interoperabilnosti postati dominantan izvor željezničkih specifikacija u budućnosti. Ona, također, potcrtava značajne promjene u kontroli industrijskih standarda, zato što je dosadašnji sistem značajno samoreguliran od strane željezničke industrije, treba postati javno reguliran uključivanjem u proces legislative. Direktiva precizno navodi:

Zahtjev da svi podsistemi trebaju biti obuhvaćeni Tehničkim specifikacijama interoperabilnosti. Neki podsistemi mogu pokrivati više od jednog TSI-a;

Inkluzivnost definicije uslova svih TSI-a, kako bi se dostigla interoperabilnost unutar evropske zajednice. Uslovi uključuju sve aspekte od dizajna do stavljanja u funkciju, operacije, održavanje i dr.;

Zahtjev za registraciju voznog parka od strane organa neovisnog od bilo kojeg željezničkog operatera.



Direktiva o željezničkoj bezbjednosti (2004/49/EC) ima za cilj da razvije zajednički pristup regulaciji i upravljanju bezbjednošću širom EU. Njome se, nadalje, definira:

Željeznički operatori kao privatne ili javne kompanije koje obezbjeđuju transport dobara i/ili putnika moraju osigurati vuču. Direktiva eksplicitno uključuje operatore koji pružaju isključivo usluge vuče;

Menadžeri infrastrukture su definirani kao tijelo ili subjekt odgovoran za uspostavu i održavanje cjelokupne ili dijela željezničke infrastrukture, uključujući kontrolu iste i bezbjednosne sisteme. Funkcije menadžera infrastrukture moraju biti alocirane na različita tijela ili privredne subjekte;

Prikupljanje podataka o zajedničkim indikatorima bezbjednosti (*Common Safety Indicators-CSI*) i objavljivanje u godišnjim izvještajima. Prva referentna godina je dvije godine nakon stupanja na snagu Direktive (2006.);

Razvijanje zajedničkih bez-

bjednosnih metoda (*Common Safety Methods-CSM*) od strane Evropske željezničke Agencije (*European Railway Agency-ERA*) na osnovu postojećih metoda u zemljama članicama. Prvi CSM o evaluaciji rizika i procjeni treba biti razvijen u periodu od četiri godine (2008.), a CSM o procjeni usklađenosti sa zahtjevima certifikata o bezbjednosti i CSM o kontroli usklađenosti s relevantnim esencijalnim zahtjevima u funkcioniranju i održavanju strukturalnih podsistema velikih brzina i konvencionalnih željezničkih sistema do 2010. godine;

Razvijanje zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (*Common Safety Targets- CST*) od strane ERA-e u roku od pet godina (2009.) na osnovu ispitivanja postojećih ciljeva i performansi u zemljama članicama. Ovi CST trebaju izražavati kriterije prihvatljivosti rizika za putnike, osoblje, izvođače radova, putne prelaze i neovlaštena lica na željeznici;

Nacionalna pravila o bezbjednosti, često bazirana na nacionalnim tehničkim standardima, trebaju biti zamijenjena pravilima baziranim na zajedničkim standardima, ustanovljenim kao TS11. Gdje nacionalna pravila bezbjednosti zahtijevaju viši standard bezbjednosti nego TSI, Evropska Komisija će razmotriti taj slučaj i usvojiti odluku o usklađenosti nacionalnih pravila s evropskom legislativom i ustanoviti da li ista konstituiraju sredstvo diskriminacije ili prikrivenu restrikciju željezničkog saobraćaja između zemalja članica;

Menadžeri infrastrukture i željeznički operatori trebaju formirati sistem upravljanja bezbjednošću (*Safety Management System-SMS*) što će im omogućiti postizanje CST-a koje dostavljaju, u obliku izvještaja o sigurnosti, nacionalnom organu za bezbjednost. SMS treba da uključuje mjere koje se odnose na zaštitu zdravlja i sigurnosti željezničkih radnika te kako su uposleni i njihovi predstavnici involvirani u proces;

INTERVJU Tomaž Schara, generalni direktor „Slovenske železnice, d.o.o.“

Konkurencija je za nas izazov

SŽ posluju sa blizu 400 miliona eura godišnje. Od tih 400 miliona eura, država je naš najveći kupac, 40 % našeg ukupnog prometa vezano je za državu

Formiranje neovisnog tijela istražnog organa u slučaju nesreća, pored njegovih odgovornosti će voditi otvorene istrage tako da sve strane mogu biti obaviještene o toku istrage i rezultatima. Za kršenje odredbi Direktive, propisuju se efektivne kazne;

Odgovornost za bezbjedne operacije željezničkog sistema i kontrolu rizika asociranog s tim u zemljama članicama provodit će menadžeri infrastrukture i željeznički operatori koji od njih zahtijevaju implementaciju mjera za kontrolu rizika, primjenu nacionalnih bezbjednosnih pravila i standarda te uspostavlja SMS-e u skladu s Direktivom.

Regulativom o Evropskoj Željezničkoj Agenciji (EC Regulatorna 881/2004) se uspostavlja Evropska Željeznička Agencija koja ima ulogu u razvijanju interoperabilnosti i implementaciji Direktive o bezbjednosti.

Agencija ima nekoliko ključnih uloga:

Izrada preporuka za CSM i CST kako to traži Direktiva o bezbjednosti. Gdje preporuke imaju direktnog uticaja na socijalno okruženje ili radne uslove osoblja, bit će konsultirane i socijalni partneri. Ovo pokriva područja kao što su CSM, CST, certifikati o bezbjednosti, tehnička podrška, certifikacija radionica i strukovne kompetencije;

Preporučuje harmonizirani format certifikata o bezbjednosti od 2009. godine;

Nadgleda i svake dvije godine izvještava o bezbjednosnim performansama širom EU;

Organizira i vodi izradu TSI; Svake dvije godine prezentira i publicira izvještaj o progresu interoperabilnosti;

U trogodišnjem periodu razvija evropski sistem za certifikaciju radionica za mobilne kapacitete;

Kreira strukovne kompetencije za osoblje ključno za bezbjednost;

Razvija standardni format za nacionalni registar mobilnih kapaciteta.

Ostali zadaci povjereni Agenciji uključuju ispitivanje novih nacionalnih pravila bezbjednosti dostavljenih Evropskoj komisiji i dostavljanje mišljenja nacionalnim regulatornim tijelima.

(U sljedećem broju:

Na kolosjeku liberalizacije)

Delegacija Slovenačkih željeznica na čelu sa generalnim direktorom Tomažom Scharom posjetila je u srijedu 23. jula 2008. godine direkciju Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine. Tom prilikom analizirana je dosadašnja saradnja s akcentom na obim prevezanog tereta i putnika između Slovenije i Bosne i Hercegovine, uključivo s

je bezbjednosne svjedodžbe, licence i određuje visinu takse za korištenje željezničke infrastrukture. Dalje, „Slovenske železnice“ obavljaju prijevoz putnika, prijevoz tereta, brinu o investicijskom i redovnom održavanju infrastrukture, a četvrta djelatnost vezana je za prethodne tri i odnosi se na marketinšku prodaju, odnosno građenje



tranzitom, pokrenuta je Inicijativa za povećanje prometnih tokova u željezničkom teretnom saobraćaju (tržišni potencijal, prijedlog mjera) i razgovarano o mogućnostima razvoja saradnje na područjima istraživačko-razvojnih usluga, uslugama infrastrukture i slično. Generalni direktor „Slovenske železnice, d.o.o.“ Tomaž Schara odgovorio je na neka pitanja za naš list.

■ Kako je organizovan željeznički sektor u Sloveniji?

- Slovenske železnice organizovane su u skladu sa evropskim direktivama. „Slovenske železnice, d.o.o.“ su prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture, u 100% vlasništvu države. U sastavu Ministarstva za promet Republike Slovenije djeluje Direkcija za investicije preko koje se obezbjeđuju sredstva za održavanje i modernizaciju željezničke infrastrukture Slovenije. Također, u okviru Ministarstva za promet djeluje Regulatorni organ nadležan za rješavanje žalbi protiv eventualne nepravilnosti Javne agencije za željeznički saobraćaj, koja je nezavisni bezbjednosni organ koji dodjeljuje vozni put, izda-

komercijalnih odnosa u budućnosti. U „Slovenskim železnicama“ obezbijeđena je računovodstvena raspodjela i transparentnost između djelatnosti teretnog, putničkog saobraćaja i infrastrukture. Također, jasna je granica između obavljanja djelatnosti koje imaju značaj privredne javne službe (prijevoz putnika u unutrašnjem saobraćaju, održavanje infrastrukture, vođenje saobraćaja) i djelatnosti koje su na tržištu (teretni saobraćaj, međunarodni putnički saobraćaj).

■ Koliko novca Vlada Republike Slovenije izdvaja godišnje za željeznički sektor u Sloveniji?

- SŽ posluju sa blizu 400 miliona eura godišnje. Od tih 400 miliona eura, država je naš najveći kupac, 40 % našeg ukupnog prometa vezano je za državu, koja finansira vođenje prometa na infrastrukturi i upravljanje infrastrukturom. U unutrašnjem putničkom prijevozu, jednu trećinu karte plaća kupac, a dvije trećine, odlukom Vlade Slovenije plaća država. Preostalih 60 % najviše zaradimo teretnim prometom. Međutim, ni onih prvobitnih 40 % sredstava

koje sam spomenuo neće nam biti dugo zagarantirano, već ćemo se morati javljati na tender da bismo dobili posao.

■ Kako ocjenjujete dosadašnju saradnju sa Željeznicama FBiH?

- Saradnja sa ŽFBiH ne datira od juče i mislim da se odvija na obostrano zadovoljstvo. Kvalitetna saradnja sa željeznicama u regiji je neophodna, naročito treba raditi na tome da se smanji zadržavanje vozova na granici, da se otklone neka uska grla na infrastrukturi, racionalizira vrijeme primopredaje vozova, razmjene podataka o tehničkim parametrima voza, o teretnim listovima, uzajamnom korištenju lokomotiva i slično. Saradnja na stručnom nivou, razmjena znanja i iskustva također je važna za napredovanje svih u željezničkom sektoru.

■ Kako se ulazak Slovenije u Evropsku uniju odrazio na željeznički sektor?

- Moramo prihvatiti nova pravila i norme. Liberalizacija željezničkog teretnog saobraćaja u Evropi dovela je na naše pruge konkurenciju. Naravno, mi na to gledamo kao na tržišnu priliku i izazov. Od ključne je važnosti da komitent željeznica ne smije čekati! Ne smije se desiti da posao čeka jer se neke stvari rješavaju na Upravi. Kada je prodaja u pitanju, puno treba poraditi na tome da ako se primijeti da neko ima potencijal, željeznica treba razmišljati o tome da je to potencijalni komitent.

Dalje, nastojat ćemo povećati prodajnu sposobnost postojećih predstavništava u inostranstvu, elektronizirati kompletnu administraciju u SŽ, ponuditi ćemo tržištu logističke usluge sa višom dodatnom vrijednošću, zatim namjeravamo dobiti dozvole za vožnju višestemskih lokomotiva po infrastrukturi susjednih željeznica. Uredba Evropske zajednice o javnom željezničkom i drumskom saobraćaju, te Obavijest Komisije EU o višegodišnjim ugovorima za održavanje infrastrukture također idu naruku željeznici.

POSJETE

Željeznički školski centar u Sarajevu

Certifikat za EU ISO standard 9001:2000!

Pored redovnog školovanja, u ŽŠC vrše se i prekvalifikacije zaposlenih u drugim firmama za željeznička zanimanja. Prekvalifikovali smo preko 100 ljudi zaposlenih u rudnicima, željezarama, Arcelor Mittalu, Lukavcu, Koksari...

Željeznički školski centar u Sarajevu dao je generacije i generacije mašinovođa, otpravnika vozova, skretničara, pregledača kola... Mnogi od njih izrasli su i u vrsne inženjere, koji su kasnije prenosili svoje znanje na nove naraštaje, što u toj istoj školi, što direktno u saobraćaju. Osnovana prije 85 godina, ova škola je danas opremljena savremenom laboratorijom za elektrotehniku, kabinetom za informatiku, bogatom bibliotekom i što je najvažnije, kvalitetnim nastavnim kadrom.

- Škola danas broji 620 učenika, raspoređenih u 28 odjeljenja. Ove godine upisali smo šest prvih razreda, što je uspjeh kad imate u vidu koliko su druge škole upisale prvih razreda. Pored redovnog školovanja, u ŽŠC vrše se i prekvalifikacije zaposlenih u drugim firmama za željeznička zanimanja. Prekvalifikovali smo preko 100 ljudi zaposlenih u rudnicima, željezarama, Arcelor Mittalu, Lukavcu, Koksari... Sa ŽFBH, Grasom, Elektroprivredom i BH Telekomom imamo ugovore o saradnji prema kojem ove firme obezbjeđuju uslove za obavljanje praktične nastave u završnim razredima. Oko 150 naših učenika na praksi je u pogonima i sekcijama ŽFBH, kaže Ilija Šobot, direktor Željezničkog školskog centra u Sarajevu.

Ova škola verifikovana je za školovanje 45 stručnih zvanja i zanimanja elektrotehničke, saobraćajne i mašinske struke. U Elektrotehničkoj školi učenici se školuju za zanimanja IV stepena i stiču zvanja: elektrotehničara elektronike, elektrotehničara energetike, elektrotehničara telekomunikacija i tehničara mehatronike. Učenici koji se školuju za stručna zanimanja III stepena stiču zvanja: elektrotehničara komunikacija i elektroenergetičara. U Mašinskoj školi, na IV stepenu učenici stiču zvanja: tehničara hidraulike i pneumatike i tehničara za mehatroniku vozila. Na III stepenu u Mašinskoj školi ŽŠC-a, stiču se zvanja bravara, zavarivača/varioca, autolimara/limara, metalostrugara/obrađivača metala rezanjem i automehaničara/automehatroničara. U Željezničkoj saobraćajnoj školi,



Direktor
Ilija Šobot



Gužva pred bibliotekom

li, učenici se obrazuju za stručna zanimanja IV stepena i to za tehničare željezničkog saobraćaja, tehni-

ovom reformom, te smo u saradnji sa ŽFBH krenuli u izradu novih planova i programa za stručno zvanje tehničara željezničkog saobraćaja (sa usmjerenjima: otpravnik vozova, mašinovođa, pregledač kola i građevinski poslovođa) i za jedno zanimanje III stepena, a ono će se zvati manipulant željezničkog saobraćaja (sa usmjerenjima: mašinovođa manevre, željeznički prometni radnik i vozač motornih pružnih vozila). U okviru GTZ projekta uključeni smo sa još osam škola iz BiH za projekat certifikacije za ostvarenje EU ISO standarda 9001:2000. Proces pripreme je trajao godinu dana, konačno smo prošli procedure kontrole i ocjenjivanja i na svečanoj promociji 27. juna 2008. godine dobili certifikat, kaže direktor Šobot.



Laboratorij za elektrotehniku sa nastavnikom Sulejmanom Zupčevićem



Savremeno opremljen kabinet za informatiku

čara vuče-mašinovođe i tehničare tehničko-kolske djelatnosti

- Početkom 1994. godine, naša škola je postala dio projekta njemačkog udruženja GTZ-stručno obrazovanje i usavršavanje. U okviru tog projekta, 1996. godine počeli smo sa obrazovanjem kadrova po modularnim nastavnim planovima i programima sličnim kao u Njemačkoj, i to u mašinskoj i elektrotehničkoj struci. Zbog malog broja zainteresiranih učenika i firmi, željeznička struka nije obuhvaćena

Preko 100 učenika ove škole, svaki dan dolazi na nastavu-vozom. Uglavnom su to djeca iz Kaknja i Konjica. Za one koji žive u malo udaljenijim područjima, tu je Željeznički učenički dom. Nekad su djeca iz tog doma bila stipendirana od strane mnogih firma, a danas im smještaj u tom domu, koji uključuje i tri obroka dnevno, plaćaju roditelji.

I, kako direktor Šobot kaže, za djecu koja završe ŽŠC uglavnom ima posla. Statistika tako kazuje. Međutim, iako je velika potražnja za bravarima i variocima, naročito u privatnim firmama, malo učenika se odlučuje za taj smjer.

NA PRUGAMA ŽFBH

Mađarski voz "Nostalgija"

Kao iz dobrog starog filma

Voz koji je izazvao toliko oduševljenje sastavljen je od tri vagona. Prvi je izgrađen još davne 1905. godine, a druga dva 1952. i imali su funkciju našeg nekadašnjeg „plavog voza“

Mađarski turistički voz „Nostalgija“, kojeg neki s pravom zovu i mađarski kraljevski voz, stigao je 31. augusta 2008. godine na pruge Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine. Putnici iz cijele Evrope, željni romantičnog ugođaja i ugodnog putovanja što evocira na neke stare dobre filmove, nisu žalili izdvojiti po 2000 funti za sedmodnevno putovanje po BiH.

Irac Alan Jackson letio je avionom iz Dablna za Budimpeštu, da bi se sa prijateljima Polom Humphriesom i Jonathanom Condellom iz Engleske ukrcao u mađarski voz „Nostalgija“ koji je obećavao zanimljivo putovanje po Bosni.



Mađarski voz „Nostalgija

ovom vozu, ispričao nam je Alan.

Voz koji je izazvao toliko oduševljenje sastavljen je od tri vagona. Prvi je izgrađen još davne 1905. godine, a druga dva 1952. i imali su funkciju nekadašnjeg „plavog voza“ JŽ. Što je nama bio Tito, to su Mađarima bili Rakoši i Kadar.

Ti muzejski vagoni su restaurirani i svakim, pa i najmanjim, detaljem odišu luksuzom. Sjedišta presvučena crvenim plišom, lampe sa abadžurom, bogate draperije, stolovi za ručavanje sa mađarskom hranom, pazlačene i izrezbarene šteke na vratima i ručke kojima se otvaraju prozori odaju bogatstvo stila i ukusa onoga ko je gradio ove vagona, ali i onih koji su si mogli priuštiti ovakav način putovanja.

Menadžer MAV Nostalgije Andras Szigeti kaže da su ovi vagoni prilagođeni vožnji preko 100 kilometara na sat, tamo gdje uslovi to dozvoljavaju.

- Kad smo krenuli sa ovim projektom, zamisao je bila da ovim vozom obilazimo sve destinacije gdje se prostiralo nekadašnje austro-ugarsko carstvo. Imamo klijente iz cijele Evrope, a zainteresirani su i na drugim kontinentima. Vrlo popularna



Unutrašnjost voza



Detalji

- Ovo putovanje vrijedno je svakog novčića. Zanimljivo je gledati vaše prekrasne planine, ogromna brda između kojih su usidreni gradovi, upoznavati vaše ljude. Svako veče noćimo u jednom od vaših gradova i sutradan nastavljamo putovanje vozom. U tim noćnim stankama imamo priliku upoznati vaše gradove, kulturno-historijske znamenitosti, ali je ipak najljepše u

destinacija je Budimpešta-Istanbul, ali i Poljska-Njemačka- Belgija- Austrija- Slovačka- Rumunija- Srbija- Bugarska, kaže Szigeti.

Prvi dan u BiH, mađarski turistički voz „Nostalgija“ saobraćao je na relaciji Doboj-Tuzla, drugi dan Tuzla-Banovići-Tuzla, zatim Tuzla- Doboj, Doboj-Zenica, Zenica- Sarajevo, Sarajevo-Vareš-Sarajevo, Sarajevo-Ploče-Sarajevo i Sarajevo-Doboj.

BISERI HERCEGOVINE

Vodopad Kravice

Nijagara u malom

Nedaleko od Ljubuškog kod Čapljina, medrozeleno rijeka Trebižat obrušava se u prirodni bazen s visine od 30 metara stvarajući slapove široke i do 150 metara. Slapovi su nastali na sedrenim barijerama, slično kao i na rijeci Plivi kod Jajca.

U proljeće, kad nabuja Trebižat, vodopad Kravice izgleda najimpresivnije. Ali, vrijedi ga posjetiti u svim godišnjim dobima. Ljeti ovo mjesto posjeti preko 1000 turista dnevno, uživajući u vodenom huku, zelenilu, vodenim sportovima. U jeseni, kad priroda počne mijenjati boje, a vode Trebižata nabujaju uslijed kiše,

snaga vodopada Kravice je tolika da će primamiti istinske zaljubljenike u prirodu da dođu i uživaju u posmatranju.

Kravice često posjećuju gosti koji dolaze u Međugorje, jer je Međugorje udaljeno samo petnaestak minuta vožnje od slapova.



Povezivanje Bosne sa Dalmacijom

Gradnja pruge je povjerena preduzetniku Karlu fon Švarcu iz Beča za iznos od 1.344.247,50 forinti

U periodu prije okupacije Bosne i Hercegovine 1878. godine Ministarstvo rata Austrougarske monarhije smatralo je da povezivanje Bosne sa Dalmacijom i izlaz na more treba da se ostvari željezničkom vezom dolinom Neretve.

Metković je u isto vrijeme već imao određeni značaj kao luka za robni promet u trgovini sa Hercegovinom i nakon što je 1882-1875. g. o trošku Austrougarske završena regulacija donjeg toka Neretve za plovnost brodova do 500 reg tona nosivosti (kasnije 1889.g i do 2000 reg tona) i nakon obezbjeđenja finansijskih sredstava u visini od 1.700.000 forinti, putem dva zakona 1884. godine pristupilo se gradnji pruge Metković-Mostar desnom obalom Neretve.

Gradnja pruge je povjerena preduzetniku Karlu fon Švarcu iz Beča za iznos od 1.344.247,50 forinti bez da su u ovu svotu bili uračunati troškovi otkupa zemljišta, opreme telegrafom i nabavke voznog parka. Gradnja je počela 7. augusta 1884. godine i trajala je do 14. jula 1885. godine kada je ukupna dionica, u dužini od 43,2 km predana u saobraćaj kao prva dionica pruge Metković-Sarajevo.

Gradnju pruge je nadzirala vojna uprava i nakon što su dograđene instalacije telegrafa, obavljene nabavke voznog parka i isplate otkupa zemljišta, ukupni troškovi gradnje iznosili su tačno 1.700.000 forinti ili 40.000 forinti po jednom kilometru. Vozni park i oprema za prugu preveženi su morskim putem.

Po ranije usvojenom principu pruga je građena sa širinom kolosjeka od 760 mm. Zbog povoljnih visinskih odnosa maksimalni uspon je iznosio 3,33 promila, a minimalni radijus krivina 100m. Sa širinom planuma od 3,0m na pruži su probijena 3 tunela (ukupno 173 m) i mostovima premoštene rijeke Trebižat i Jasenica (ukupno 75,2m). Gornji stroj je položen sa šinama težine 17,65kg/m na hrastovima pragovima uvezenim iz Austrije i sa jezičastim skretnicama.

Objekti donjeg stroja bili su zidani, propusti do 3 metra otvora premošteni sa hrastovim, a dalje od toga sa čeličnim konstrukcijama.

Rukovođenje saobraćajem na prugi Zemaljska vlada BiH do 1891.godine povjerala je posebno formiranoj Upravi koje je bila smještena u staničnoj zgradi u Mostaru.

Iako je ovaj dio Južne pruge uglavnom građen u kontinuitetu u periodu od 1887. do 1891. mi ćemo mu posvetiti posebnu pažnju zbog specifičnosti gradnje, prijedloga varijanata trase i izgradnje zupčaste

ste trase i upotrebe zupčastih lokomotiva na dijelu pruge Konjic – Bradina..

Trasa pruge od Mostara ide desnom obalom Neretve do mosta na Aleksinom Hanu, a dalje do mosta u Jablanici lijevom stranom, a zatim opet desnom obalom Neretve do Konjica. Pored dva prelaza preko Neretve trasa je na ovom dijelu premoščavala Drežanku, Crno Vrelo, Glogošnicu, Doljanku, Ramu, Tršanicu i Neretvicu mostovima raspona 25-75 m. Na trasi je bilo izgrađeno pet kratkih tunela i dva vijadukta ukupne dužine 91m.

Pruga je građena solidno sa širinom planuma od 3,0m i minimalnim radijusom krivina od 80m, i maksimalnim nagibom od 10 promila.



Gornji stroj je položen sa jednoobraznim tipom šina težine 17,9kg po dužinom metru, sa solidnim jezičastim skretnicama. Glavni kolosijeci u stanicama bili su izgrađeni u standardnoj dužini od 254m s tim da je projektima stanica uvijek bio predviđen ulaz vozova skretanjem u lijevo. Kao što je kod ostalih objekata i sve visokogradnje su odmah bile građene od čvrstih materijala i za tadašnje prilike dosta «komforno». Stanice, odnosno, ukrsnice su izgrađene u Vojnu, Raškoj Gori, Drežnici, Grabovici, Jablanici, Rami Ostrošcu, Konjicu i stajalište u Lisičićima.

Ukupna dužina dionice Mostar-Konjic iznosila je 78,836km.

Dionica pruge Konjic – Sarajevo predstavljala posebne izgradnje, specijalno u načinu savladavanja visinskih razlika. Nakon definitivnog usvajanja trase preko Ivan-planine (ranije se razmišljalo da trasa od Ostrošca ide dolinom Neretvice i da se na Pogorelici na nadmorskoj visini od 895m tunelom dužine 2280m maksimalnim nagibom od 20 promila u dužini od 96km preko Fojnice i Kiseljaka priključi na prugu B Brod-Sarajevo) koja na ovoj relaciji Ostrožac-Sarajevo ima dužinu od 79km, gradnja je počela 1.augusta 1889. godine.

Trasa u Konjicu napušta dolinu Neretve i dalje dolinom Trešanice, preko stani-

ca Podorašac i Brđani, usponima i do 60 promila, razvijajući se visokim padinama-kanjona Trešanice i okolnih obronaka dolazi u Bradinu. Oдавde uz Bradinski potok i obroncima Ivana trasa ide uglavnom istim usponima, prolazi krov masiv Ivana tunelom 848,5 m dužine, izbija u istoimenu stanicu, odakle strmim padom od 60 promila ulazi u Raštelicu dolinom rijeke Korče. Istom dolinom trasa dalje ide do Tarčina sa povoljnijim padom. Oдавde do Pazarića trasa opet ide u usponu do 35 promila, savladava vododjelnicu Osenik i od Pazarića se spušta dolinom Zujevine, umjerenijim padovima u Sarajevsko polje i konačno u stanicu Sarajevo.

Devetog aprila 1931. godine izvršena je rekonstrukcija pruge između Rašteliće i Bradine i ukinuta je zupčanica između tih stanica. Probijen je tunel kroz Ivan planinu u dužini od 3223,21 m, ukinute stanice Ivan i stara Raštelića i na taj način na ovoj strani potpuno ukinuta zupčanica.

Na dionici Konjic-Sarajevo ukupno je probijeno sedam tunela raznih dužina, ukupne dužine 1498,5m. Ukupno je izrađeno devet čeličnih mostova, ukupna dužina 320,0m i 315 objekata 0,6 do 10m otvora. Planum je dobio širinu od 3m, a minimalni radijus od 80m zadržan je na athezionom i od 125m na zupčastom dijelu pruge. Maksimalni nagib na athezionom dijelu iznosio je 15, a na zupčastom do 60 promila.

Gornji stroj je položen sa šinama od 17,9kg/m, a na dijelu pruge gdje je ugrađena zupčanica ugrađene su šine težine od 21,8kg/m ali na čeličnim pragovima. Dužine staničnih kolosijeka ostale su iste kao na dionici Mostar-Konjic. Stanice i ukrsnice izgrađene su u Podorošću, Brđanima, Bradini, Pazariću, Hadžićima, Blažuju i Ilidži, a svi objekti i stanične zgrade odmah su građeni solidno i masivno sa dovoljno prostora za ondašnje prilike.

Ukupna dužina dionice Konjic-Sarajevo iznosila je 55,644km. Gradnja pruge obavljena je na isti način kao i ranije do Konjica, a cijela je dionica do Sarajeva završena i puštena u redovan saobraćaj 1.augusta 1891.godine.

Uporedo sa izgradnjom ove dionice pruge izgrađeno je i proširenje stanica Sarajevo i u njenoj neposrednoj blizini su izgrađena potrebna postrojenja: radionice, ložionica, stanovi i drugi prateći objekti. Ova pruga produžena je od Metkovića do Ploča u dužini od 21,8 km tek 25. novembra 1942. g, na cijeloj dužini od Ploča do Sarajeva ukinuta je od 26. novembra 1966.g. kada je u saobraćaj puštena normalna pruga Sarajevo-Ploča.