

ŽFBH Info

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine



- „Tužbe zaposlenika vode u finansijsku katastrofu!“
- Četiri sindikata podržavaju formiranje Vijeće uposlenika
- Sindikalne članarine za izgubljene sudske sporove
- Kredit konačno operativan
- (Ne)održavanje šinskih vozila
- Sanacija ugroženih mjesta na našim prugama
- Stručnjaci svojim projektima uštedjeli milion KM
- Povećan broj vanrednih događaja
- Stanica Lukavac za primjer

Nakon što je u maju ove godine imenovana nova Uprava ŽFBiH, u naslijede je dobila mnoštvo dugova, imovinu stavljenju pod hipoteku, imovinu čiji je osnovni kapital u periodu od 2004. do 2009. godine umanjen za 440 miliona maraka, milionske dugove po osnovu neizmirenih doprinosa i plaća, probleme sa sindikatima koji su godinama gurani pod tepih itd. U dosadašnjem mandatu nova Uprava je uspjela obezbijediti redovnost isplate plaća, kredit od 79 miliona KM za konsolidaciju preduzeća i javno saopćila da nema otpuštanja radnika. Željezničari su pomislili da mogu lakše živjeti i da je egzistencija njihovih porodica osigurana, kad su se, kao bumerang zbog prethodno loše poslovne politike, počele nizati brojne, organizovane tužbe pojedinih zaposlenika. Potraživanja se odnose na period iz 2007, 2008. i 2009. godine, a zašto se prozivaju čelni ljudi aktuelne Uprave. Zbog čega tužbe stižu upravo u trenutku kad su ŽFBiH polako počele uzimati zalet za izlazak iz dugogodišnje agonije i zbog čega se sindikalni lideri, dojučerašnji ljuti rivali, naglo udružuju, pitanja su za analizu. Također, ozbiljno je pitanje kakva će biti sudbina preduzeća u kojem zarađujemo hljeb, ukoliko svi pokrenemo tužbe?! Vrijede li te tužbe da se uništi ionako krhka finansijska struktura ŽFBiH?! Poznato je da godinama izostaje finansijska, zakonska obaveza vlasnika ŽFBiH tj. Vlade FBiH, da su nenaplaćena ranije ostvarena potraživanja, upitna su zapošljavanja mimo potrebe kako bi se „kupio socijalni mir“ itd. Ni 79 miliona KM odobrenog kredita ne bi bilo dovoljno da se isplate potraživanja po eventualnim presudama na osnovu tužbi uposlenika?! Ko može zbrinuti vojsku od 3909 potencijalno nezaposlenih? I na kraju, zaštita radničkih prava jeste primarni zadatak, i svi koji rade u tom smislu su dobrodošli, a meštari će se već snaći i bez Željeznica. Čestiti željezničari traže samo posao i redovnu, pa i umanjenu plaću u ovom teškom vremenu. Neka se „jalove igre“ već završe i neka svako odgovara za svoj posao.

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



PRAVO

INTERVJU: Refija Musa, v.d. izvršnog direktora za pravne poslove ŽFBiH

Tužbe zaposlenika vode u totalnu finansijsku katastrofu!

Do 30. oktobra 2010. godine 360 uposlenika tužilo je JP ŽFBiH potražujući 4.992.876,34 KM. Do sada je izrečeno 17 presuda u korist strane koja tuži, ali su uložene žalbe. Ukoliko bi svih 3909 uposlenika tužilo preduzeće po istom osnovu, ŽFBiH bi bile dovedene u teško finansijsko stanje koje ne bi mogla podnijeti ni mnogo jača preduzeća...

O tužbama koje su zaposlenici ŽFBiH podnijeli protiv svog preduzeća, razgovarali smo sa Refijom Musom, v.d. izvršnog direktora za pravne poslove ŽFBiH.

Sindikata mašinovođa-strojovođa FBiH i Samostalni sindikat izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH podnijeli su 05. novembra 2010. godine tužbu protiv JP ŽFBiH potražujući čak 6,5 miliona KM. Šta je predmet tužbe i na osnovu čega potražuju navedeni iznos?

-Sindikata mašinovođa-strojovođa FBiH i Samostalni sindikat izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH koje zastupa advokat Maja Škoro, obavijestili su JP ŽFBiH da je podnesena tužba kod Opštinskog suda u Sarajevu, radi donošenja mjere osiguranja do okončanja sudskog postupka koji se odnosi na primjenu Pravilnika o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu, koji je donio Nadzorni odbor JP ŽFBiH 14. oktobra 2010. godine.

Na strani koja tuži, pojavljuje se i Sindikat koji je potpisao da pristaje na sporne izmjene. Vaš komentar?

-To jeste apsurd, jer iz navedenog proizilazi da jedan od potpisnika predmetnog Kolektivnog ugovora sam sebe tuži. Naime, Pravilnik o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu donesen je u skladu sa Kolektivnim ugovorom o izmjenama Kolektivnog ugovora željezničara FBiH koji je potpisan između Federalnog ministarstva prometa i komunikacija na strani Poslodavca i Samostalnog sindikata željezničkih radnika u BiH i Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH na strani zaposlenika. Što se tiče potraživanja od 6,5 miliona KM, moram reći da ŽFBiH još nisu dobile predmetnu tužbu pa ne mogu komentarisati navedeno potraživanje.

Koliko je uposlenika u posljednjih godinu dana tužilo ŽFBiH i na šta se konkretno odnose?

-Prema podacima koje imamo sa 30. oktobrom 2010. godine, broj tužbi zaposlenika po osnovu potraživanja iz radnog odnosa je 360. Međutim, svakodnevno nam pristižu nove tužbe pa taj broj nije konačan. Predmet utuženja zaposlenika su potraživanja po osnovu:

- neisplaćenog regresa za 2007, 2008, 2009. i 2010. godinu;
- isplaćivanje plaća od trećeg mjeseca 2007. godine do februara 2008. godine, prema neto satnici od 1,66 do 1,70 KM, umjesto po najnižoj satnici koja je shodno članu 89. Kolektivnog ugovora željezničara FBiH u utvrđenom iznosu od 1,94KM;
- potraživanja za juli, avgust i septembar 2009. godine po osnovu umanjenja plaća u iznosu od 10% od neto plaće i
- potraživanja po osnovu neuplaćenih doprinosa za penzijsko i invalidsko osiguranje, kao i zdravstveno osiguranje i to za PIO u periodu od 01.10. 2001. godine do 31.10. 2005. godine, kao i period od 01.08. 2009. godine do 01.01.2010. godine.

Kolika su potraživanja i da li su nuđene vansudske nagodbe?

- Dosadašnja potraživanja po osnovu podnesenih tužbi iznose 4.992.876,34 KM bez kamata i troškova postupka. Sudski troškovi u prosjeku iznose tri do četiri hiljade KM i snosi ih strana koja je izgubila spor. S obzirom na to da su podnesene tužbe od strane zaposlenika nadležnom sudu i da su potraživanja u cijelosti osporavana, nije nuđena vansudska nagodba.

Već su izrečene neke presude...

- Da, doneseno je 17 presuda u prvom stepenu u korist strane koja tuži. Na sve presude uložene su žalbe drugostepenom organu, uz decidno obrazloženje i materijalne dokaze.

Na osnovu čega su izrečene presude u korist zaposlenika?

- Ovdje treba napomenuti da član 103. Kolektivnog ugovora željezničara FBiH nije usklađen sa članom 19. Općeg kolektivnog ugovora za teritoriju Federacije BiH, a odnosi se na regres. Članom 19. Općeg kolektivnog ugovora za teritoriju Federacije BiH, propisano je da zaposlenik ima pravo na regres za korištenje godišnjeg odmora u visini od najmanje 50% prosječne neto plaće svih zaposlenih, ostvaren kod poslodavca u mjesecu koji prethodi isplati regresa, pod uslovom da poslodavac nije prethodnu poslovnu godinu završio sa gubitkom, što će reći, da Granski kolektivni ugovor željezničara nije usklađen sa Općim,

jer nedostaje dio rečenice koja se odnosi na uslov da poslodavac nije prethodnu poslovnu godinu završio sa gubitkom.

Ovdje posebno potenciram ima „pravo“, to je uslovno, jer znate - svi imaju „pravo“ na rad, ali je u BiH bez posla 517.062 evidentiranih na birou za zapošljavanje.

Dalje, Kolektivnim ugovorom željezničara Federacije BiH član 90. uređeno je da se osnovna plaća koriguje i na osnovu ostvarenih rezultata u procesu rada, odnosno, na radnom mjestu, te je u skladu sa tim članom i vršen obračun plaće prema neto satnici od 1,66 do 1,70 KM kao i članom 8. Općeg kolektivnog ugovora za teritoriju Federacije BiH (gdje je utvrđeno da se izuzetno mogu utvrditi uslovi, visina, način i periodi utvrđivanja bruto odnosno neto satnice, koja ne može biti niža od 1,25 KM neto).

Umanjenje plaće u iznosu 10% od neto plaće, izvršeno je na osnovu Zakona o načinima ostvarenja ušteda u FBiH (Službene novine FBiH br.50/09).

Pitanje potraživanja po osnovu neuplaćenih doprinosa za penzijsko i invalidsko osiguranje i zdravstveno osiguranje regulisano je Zakonom o finansijskoj konsolidaciji JP ŽFBiH i Zakonom o naplati i djelimičnom otpisu dospeljih, a nenaplaćenih doprinosa za socijalno osiguranje.

Zbog svega ovoga, posebno čudi očito kršenje zakonskih odredbi od strane sudova u prvom stepenu, ali nije sve gotovo.

Ovo što sam navela pod lupom je drugostepenih organa, zakonodavne i izvršne vlasti u FBiH.

S obzirom na to da potraživanja 360 uposlenika iznose oko 5 miliona KM, šta bi se desilo ukoliko bi svih 3909 uposlenika tužilo ŽFBiH po istom osnovu? Vode li ove tužbe preduzeće u totalnu finansijsku katastrofu, po principu da uposlenici sami režu granu na kojoj sjede? Kakve bi posljedice bile?

- Ni mnogo jača javna preduzeća ne bi mogla izdržati ovakav finansijski udarac. Bojim se da bi u tom slučaju konsolidacija preduzeća bila nemoguća kao i poslovanje na zdravim osnovama, obavljanje redovnog poslovanja i isplate materijalnih obaveza prema zaposlenicima, plaća, doprinosa, ugovornih zakonskih obaveza i obezbjeđenje proste reprodukcije.

Bojim se da bi se naši zaposlenici našli u težoj i bezizlaznijoj situaciji nego ikad i to su stvari o kojima dobro trebaju razmisliti.

Nazalost, izgleda da zaposlenici koji su pokrenuli tužbe ne razmišljaju dugoročno o egzistenciji svojih porodica, te porodica svojih radnih kolega. Od čega će poslije dobivati svoje plaće ukoliko preduzeće doživi takav finansijski kolaps, koji može dovesti do prinudne uprave od strane državnih organa. Situacija u cijeloj zemlji je teška, možda neki misle da bi, ukoliko se ŽFBiH totalno finansijski slome, zaposlenje dobili u nekoj drugoj firmi. Međutim, dobro je poznato da je do posla jako teško doći. Zbog toga je neminovno, i ja apelujem na sve koji su pokrenuli tužbe i na one koji to tek namjeravaju, da dobro sagledaju sve posljedice tog čina. Armija od 3909 zaposlenika ŽFBiH i oko 8000 članova njihovih porodica je respektabilna sila, koja može doći u bezizlazno stanje.

Po kojim još osnovama uposlenici tuže JP ŽFBiH?

- Postoje i tužbe zaposlenika po osnovu naknade posmrtnina, koje nisu isplaćene od 2008. godine. Do sada su donesene 22 presude i po istim je isplaćeno 57.674,93 KM. Inače, zaključno sa 01. novembrom 2010. godine dužni smo po osnovu naknade za posmrtnine 440.696,90 KM prema 295 uposlenika. Navedena dugovanja po osnovu naknada za posmrtnine obezbjeđena su i planirana u strukturi odobrenog kredita od strane Vlade FBiH, Parlamenta FBiH i Doma naroda FBiH, te će i to stečeno pravo zaposlenika biti izmireno.

Na kraju, ističem da je veoma začuđujuće da se baš u ovom trenutku sve akumulira, a iza nas su davne 2007, 2008. i 2009. godina. Zašto ranije nije uslijedila reakcija zaštitnika radničke populacije? Izgleda da se smišljeno upravlja pojedincima, kako bi naše preduzeće doživjelo kolaps, a znamo koga će kolaps pogoditi. Poručujem da zdrave snage ovog preduzeća mogu pomoći da izađemo iz začaranog kruga.

Regres nije planiran

S obzirom na to da su se među uposlenicima ŽFBiH pojavile mnoge dezinformacije vezane za pitanje regresa, odnosno, da su isti bili prikazivani kao isplaćeni uposlenicima, a da su sredstva preusmjeravana u druge svrhe, redakcija „ŽFBiH Inf“ uputila je zvaničan dopis Sektoru plana, analize i raspoređivanja prihoda ŽFBiH sa pitanjem: da li su u Finansijskom planu poslovanja ŽFBiH za 2007, 2008. i 2009. godinu bila predviđena sredstva za isplatu regresa. Ako jesu, u kojem iznosu i gdje su, eventualno, usmjerena?

U odgovoru koji potpisuje direktorica Sektora Vahida Muharemović, navedeno je da sredstva za isplatu regresa nisu predviđena Planom poslovanja za 2007, 2008. i 2009. godinu.

Vijeće zaposlenika/uposlenika ŽFBiH

Podrška četiri sindikata

Pozivu Inicijativnog odbora Vijeća zaposlenika/ uposlenika ŽFBiH upućenom 03.11.2010. godine svim sindikatima u ŽFBiH da se aktivno uključe u sazivanje skupa uposlenika kako bi se imenovala Izborna komisija, odazvala su se četiri

sindikata: Samostalni sindikat izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH, Samostalni sindikat željezničkih radnika Hercegovačko- neretvanske županije, Samostalni sindikat tehničko-kolske službe i Samostalni sindikat Hercegovačkih šinskih vozila. Tim povodom, 12.11.2010. godine održan je zajednički sastanak na kojem su prisustvovali predstavnici Inicijativnih odbora za formiranje Vijeća zaposlenika po područjima svih direkcija, predstavnici četiri sindikata koja su se odazvala pozivu i dr. Džemail Subašić, direktor Sektora za ljudske resurse ŽFBiH ispred Poslodavca.

Na sastanku su doneseni sljedeći zaključci:

Pismenu saglasnost za prijedlog formiranja Vijeća zaposlenika dala su četiri sindikata: Samostalni sindikat izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH, Samostalni sindikat željezničkih radnika Hercegovačko – neretvanske županije, Samostalni sindikat tehničko- kolske službe i Samostalni sindikat šinskih vozila.

Predloženo je da se 18.11.2010. godine sazove sastanak sa sindikatima koji su dali podršku formiranju Vijeća uposlenika.

Inicijativni odbor predložio je da se formira jedno Vijeće po principu devet članova Vijeća uz pet zamjenika Vijeća u sljedećem sastavu: Područje Bihaća, jedan član i jedan zamjenik, Područje Tuzle dva člana i jedan zamjenik, Područje Zenice dva člana i jedan zamjenik, Područje Sarajevo dva člana i jedan zamjenik, Područje Mostar dva člana i jedan zamjenik.

Izborna komisija bi brojala pet članova i pet zamjenika.

Dogovoreno je da se sazove skup zaposlenika u periodu od 25.11.2010. do 05.12.2010. godine. Predloženo je se da se izbori održe 22.12.2010. godine.

Nakon izricanja sudske zabrane za održavanje štrajka SMS-FBiH

Sindikalne članarine za izgubljene sudske sporove?!

Nakon što je 05. 11. 2010. godine Općinski sud u Sarajevu zabranio organizovanje i provođenje štrajka Sindikata mašinovođa-strojovođa FBiH, koji je bio najavljen za 08. 11. 2010. godine, po prvi put u posljednjih nekoliko godina, spomenuti Sindikat je odmah ispoštovao odluku Suda.

U obrazloženju presude koju potpisuje sudija Gordana Mičović, navedeno je, između ostalog, da bi održavanje i organizovanje štrajka bilo nezakonito, jer proces mirenja nije proveden. Također, navedeno je da je SMS-FBiH dužan nadoknaditi JP ŽFBiH troškove postupka u iznosu od 2.345 KM, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom prinudnog izvršenja. Razlog za najavljivanje štrajka ovog Sindikata jeste Pravilnik o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu koji je Nadzorni odbor usvojio 14. 10.2010. godine, a koji, između ostalog, uključuje i smanjenje minimalne satnice sa 1,95 KM na 1, 74 KM.

Lider SMS-a FBiH Vernes Buljugija ispoštovao je odluku Općinskog suda i izjavio kako će se nastaviti boriti za radnička prava svim zakonskim sredstvima. U svom javnom istupanju posebno je istakao da je SMS za organiziranje štrajka imao podršku i Sindikata željezničkih radnika FBiH na čelu sa Munirom Spahićem. Pomalo je apsurdna Spahićeva podrška Buljugiji da organizira štrajk povodom smanjenja minimalne satnice sa 1,95 KM na 1, 74 KM, jer je upravo Spahić jedan od potpisnika izmjene Kolektivnog ugovora zajedno sa Ismailom Zejnelijem, liderom Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja infrastrukture (SSIOPI) ŽFBiH, koji je, poslije toga, 23.10.2010. godine smijenjen na vanrednoj skupštini ovog sindikata, a na njegovo mjesto je postavljen Igor Boban.

Bivši rivali, Buljugija i Spahić zauzeli su jedinstven stav nakon što su osjetili opasnost po vlastite interese, izazvanu Inicijativom za formiranje Vijeća uposlenika/zaposlenika ŽFBiH. Buljugija javno tvrdi da ga lider većinskog sindikata podržava u organiziranju štrajka, a Spahić to, barem za sad ne demantuje. Na taj način dovodi u zabunu članove Sindikata na čijem je čelu, jer upravo i Spahićev potpis stoji ispod usvojenog Pravilnika o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu.

Buljugija je novinarima iznio i podatak da je od 15 do sada najavljenih štrajkova, svaki bio sudski zabranjen, što otvara pitanje plaćanja troškova za izgubljene sudske sporove. Da li se oni plaćaju sindikalnim članarinama i na koji se, uopće, način troše sredstva koja zaposlenici ŽFBiH izdvajaju za sindikate?!

Nakon ispoštovane Odluke Općinskog suda o zabrani organiziranja i sprovođenja štrajka, SMS FBiH i SSIOPI ŽFBiH objelodanju da su podnijeli tužbu protiv JP ŽFBiH povodom VIII izmjena Pravilnika o radu i da je spor vrijedan 6,5 miliona maraka i najavljuju tužbu protiv Ministarstva prometa i komunikacija FBiH.

Poslije toga, 08.11.2010.godine, Sindikat mašinovođa-strojovođa u FBiH poziva Samostalni Sindikat željezničkih radnika BiH i Samostalni Sindikat izvršnog osoblja infrastrukture ŽFBiH da održe zajedničku sjednicu na kojoj će razgovarati o aktuelnoj problematici. Na sjednici održanoj 10.11.2010. godine, nakon usaglašavanja stavova, lideri ova tri sindikata potpisali su Deklaraciju o razumijevanju, djelovanju i ostvarivanju i Protokol o saradnji i uzajamnoj pomoći.

Za nadati se je da će se u općoj situaciji, a sve u duhu razumijevanja, saradnje i uzajamne pomoći, pronaći zrnice zdravog razuma da se prevaziđe složena situacija u kojoj najviše ispaštaju obični radnici.





EKONOMIJA

Realizacija kredita

Kredit od 79 miliona operativan naredne sedmice

Sindikalisti usporili realizaciju i dodatno opteretili kreditno zaduženje preduzeća za dva miliona KM. I menadžmentu manje plaće.

U javnosti su se nedavno pojavile (dez)informacije od strane sindikalnih predstavnika o ekstremno visokim plaćama menadžmenta, špekulacije o kreditu od 79 miliona KM, navodne opstrukcije o dinamici isplate plaća uposlenim... Odgovore na ova aktuelna pitanja zatražili smo na jedinoj pravoj adresi: Sektor ekonomskih poslova ŽFBiH.

Plaće uposlenih i menadžmenta

Pošto se iznose netačni i neistiniti podaci o mjesečnim primanjima predsjednika i članova Uprave JP ŽFBiH, Služba za obračun i isplatu plaća iz sektora Ekonomskih poslova daje sljedeće obrazloženje:

- predsjednik Uprave, gospodin Nedžad Osmanagić ima identičan menadžerski Ugovor kao i njegov prethodnik;
- izvršni direktori i članovi Uprave imaju nepovoljnije menadžerske ugovore nego njihovi prethodnici;
- plaće Predsjednika i članova Uprave također će se dodatno smanjiti u skladu sa izmjenama kolektivnog Ugovora, koji je bio uslov za odobravanje kredita od strane Vlade FBiH za rješavanje neizmirenih nagomilanih obaveza iz prethodnog perioda bivše Uprave;
- nova Uprava svojim odlukama nastoji da stimuliše rad, a sankcioniše nerad, što će se odraziti kroz plaće uposlenika;
- u novoj sistematizaciji i organizaciji, koja je u završnoj pripremnoj fazi za proceduralnu raspravu, akcenat je dat na vrednovanju rada i racionalnije organizacione postavke cjelokupnog sistema JP ŽFBiH.

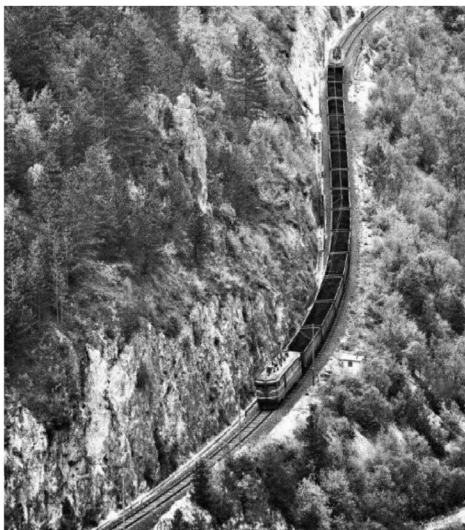
Dinamika isplate plaća

-Ova Uprava od početka ostvaruje dinamiku redovne isplate plaća i doprinosa za zdravstveno osiguranje radnika i članova njihovih porodica i taj trend će se nastaviti i ubuduće. Posebnu sigurnost i stabilnost nastavljanja ovog kontinuiteta daje dugoročni kredit kojim će se značajno smanjiti nepotrebni troškovi koji su opterećivali poslovanje i koji su doveli do neredovnih isplata plaća u proteklom periodu. Osim redovnih isplata plaća u proteklom periodu od pet mjeseci isplaćen je i značajan dio zaostalih obaveza i materijalnih troškova prema uposlenicima, po raznim osnovama.

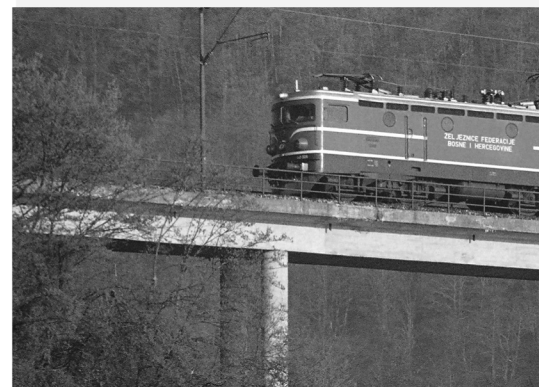
Trajni finansijski izvori u cilju konsolidacije JP ŽFBiH

- Sredstava iz dugoročnog kredita za konsolidaciju firme od 79 miliona KM, jedan je od najvažnijih izvora za konsolidaciju poslovanja. Dalje, angažovanjem sopstevnih potencijala, snaga i resursa, stvaraju se preduslovi za snižavanje troškova čime se direktno dorinosti pozitivnim rezultatima štednje na nivou ŽFBiH. Između ostalog, ovo jeste i najvažniji doprinos u ukupnom konceptu stabilizacije, a koji se rješava ovim kreditnim aranžmanom. Pošto postoje razne špekulacije: „da je ovaj kredit već realizovan i potrošen za izbornu kampanju“, do špekulacija da je to „sve laž i da neće nikada ni biti realiziran“, dužni smo da našim zaposlenicima damo tačnu informaciju. Naime, ova Uprava je i pored svih prepreka, opstrukcija i odugovlačenja u pregovaračkom postupku sa sindikalnim čelnicima, proceduru za kredit dovela do kraja, uvažavajući uslove za izdavanje garancije koje je postavila Vlada FBiH. Ovo odugovlačenje i opstrukcije sindikalnih lidera, imalo je za rezultat povećanje obaveza za dodatnih oko dva miliona KM, (uz početna dva miliona KM) po utvrđenoj dinamici servisiranja starog duga, te je značajno otežan i usporen rad Uprave na efikasnoj i brznoj implementaciji kreditnih sredstava. No, i pored navedenih teškoća Uprava informiše zaposlenike da će do kraja sljedeće sedmice ovaj kredit biti operativan za korištenje.

Izvor: Ekonomski poslovi ŽFBiH



OPERATOR



Već duže vrijeme zbog velikog procenta imobilizacije željezničkih vozila dolazi do velikih zastoja u saobraćaju, nepodmirena potreba korisnika, kao i velikih poremećaja u organizaciji i regulisanju saobraćaja. Jedan od razloga za ove probleme je neadekvatno održavanje željezničkih vozila. Zato smo se obratili Adnanu Kubatu, direktoru Sektora za održavanje šinskih vozila (OŠV) sa molbom da nam u cijelosti prezentira stanje u ovoj oblasti.

-Naš zadatak je obezbijediti željeznička vozila za ispravnu, bezbjednu, urednu i ekonomičnu eksploataciju. Održavanje ima preventivni karakter, pri čemu se radovi održavanja unaprijed predviđaju u okviru periodičnih kontrolnih pregleda i redovnih opravaka, po osnovu kriterijuma vremena koje je vozilo provelo u eksploataciji i broja pređenih kilometara. To je vrlo ozbiljan i odgovoran posao i snosi najveću odgovornost za tehničku ispravnost vozila, kao garancije redovitosti i bezbjednosti željezničkog saobraćaja. Održavanje šinskih vozila na ŽFBiH, iz perspektive sadašnjeg stanja, može se okarakterisati jednom rječju: "zapušteno u svakom smislu" - kaže direktor Kubat.

U prilog ovoj činjenici, direktor Kubat je iznio i sljedeće podatke: od ukupno 2127 teretnih vagona, u toku mjeseca oktobra 2010, u saobraćaju se koristi samo oko 1270, procenat imobilizacije je neprihvatljivih 40 %; izvan upotrebe je oko 850 teretnih vagona, 470 vagona u tekućoj i oko 380 u redovnoj opravci; dinamika isteka rokova redovnih opravki je neuporedivo brža od dinamike kojom su radionice u mogućnosti izvršavati redovne (revizione) opravke; broj dnevno isključenih vagona iz saobraćaja (olistanih za opravku) ima trend rasta i veći je od dnevnog broja opravki i direktna su posljedica općenito lošeg tehničkog stanja vagona i dugogodišnjeg odnosa prema održavanju; vrijeme zadržavanja vozila u opravkama je neprihvatljivo dugo; pouzdanost vozila je veoma mala, vrijeme od opravke do ponovnog kvara je znatno skraćeno, itd. Direktor Kubat smatra da su ovi poražavajući pokazatelji direktan rezultat kontinuiranog zanemarivanja sopstvenog održavanja. Primjeri se mogu se vidjeti iz sljedećeg:



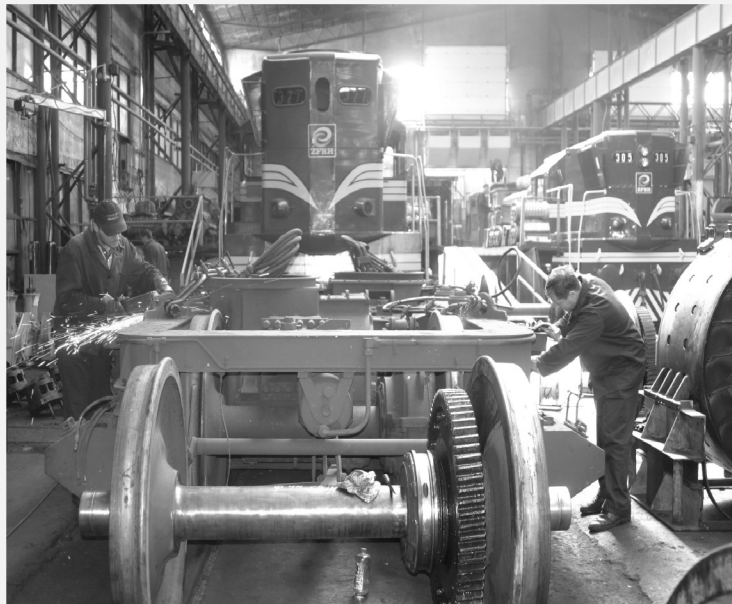
Održavanje šinskih vozila

Urgentno ostvariti preduslove za redovitost i bezbjednost saobraćaja

Među najvećim problemima je hroničan zastoje u nabavkama rezervnih dijelova, potrošnih materijala, zaštitne odjeće i obuće, te je nepohodna promjena odnosa kompanije prema održavanju šinskih vozila.

prilikom nabavke novih vozila, u pravilu su poznati samo komercijalni uslovi nabavke, a velika nepoznanica su ostali troškovi, među kojima: operativni troškovi, osoblje, oprema i infrastruktura; troškovi održavanja, servisiranja i opsluživanja; troškovi distribucije, transporta i rukovanja; troškovi izobrazbe osoblja; troškovi zaliha rezervnih dijelova i potrošnog materijala; pogonski troškovi i troškovi utrošene energije; troškovi dokumentacije; troškovi informatičke potpore (hardver i softver) i troškovi otpisa.

-Tokom prethodnih godina, veliki broj vagona, kako u tekućoj tako i u redovnoj opravci, povjeravan je drugim, tuđim radionicama, umjesto da se iznalaze načini stvaranja pretpostavki da naše radionice budu konkurentnije, kako u pogledu kvaliteta tako i u pogledu kvantiteta. Godinama se angažuju druge kompanije kao vršioци usluga za potrebe ŽFBiH, umjesto da se ulažu sredstva u opremanje naših radionica potrebnim alatima i uređajima, te da se stvore pretpostavke da se kompletne opravke rade u sopstvenoj režiji. Probleme nam stvara i hroničan zastoje u nabavkama rezervnih dijelova, potrošnih materijala, zaštitne odjeće i obuće itd. Princip nenabavljanja napravio je mnogo štete a nimalo koristi, jer je prosto neodrživ dosadašnji način održavanja, kako vučnih tako i vučenih vozila po principu "skinu rezervni dio sa jednog vozila i ugradi na drugo". Nemoguće je bilo uspostaviti bilo kakav sistem kontrole i povećanja kvaliteta opravki, itd. Zar je dopustivo da se jedna željeznica, koja želi da bude konkurentno transportno preduzeće dovede u situaciju da ima samo šest ispravnih električnih lokomotiva i oko 100 teretnih vagona izvan saobraćaja, samo zbog potrošenih kočionih umetaka kojih nema u zalihima?!- kaže direktor Kubat.



Prema njegovim riječima, od sistema održavanja šinskih vozila, stvorio se mehanizam koji "blokira sam sebe" i koji ne funkcioniše ili funkcioniše na principu „hoda u nazad“ u sve teže i teže stanje. Analizirajući stanje u održavanju, kao jednoj od veoma važnih karika u lancu koji se zove sistem željezničkog transporta, dolazi se do zaključka da se moraju poduzeti urgentne mjere za prevazilaženje trenutnog stanja.

-Za rješenje nekih od problema potrebno je promijeniti odnos tj. politiku kompanije prema problemu održavanja i prema tehničkoj opremljenosti i osposobljenosti radioničkih kapaciteta, dok je za rješavanje manje složenih problema, kao što su nabavka dijelova, materijala i druga logistička podrška radionicama, dovoljan maksimalni angažman odgovornih Sektora u kompaniji- tvrdi Kubat.

U cilju prevazilaženja ovog stanja u ŽFBiH, u posljednjih mjesec dana, svakodnevno se održavaju konstruktivni sastanci između Sektora za OŠV, Sektora za Vuču vozova i Sektora za nabavke i prodaju. Dogovaraju se konkretna rješenja i koordiniraju daljnji koraci u saradnji sa izvršnim direktorima Operatora i Ekonomskih poslova. Sve sa ciljem, da se trenutni "hod u nazad", kad je održavanje u pitanju, zaustavi i okrene u drugom pravcu. Kao rezultat ovakvog neprestanog' zajedničkog koordiniranog rada, određeni rezultati su već vidljivi.

-Ovih dana je osigurana stabilnija isporuka kočionih umetaka potpisivanjem ugovora za isporuku jednogodišnjih količina, tako da je tim postupkom riješena teška situacija sa kočnim umetcima, koja je prisutna od sredine 2009. godine. Također je osigurana interventna količina daske kao i interventna količina kočne opreme, osposobljavanje probnica za kočnu opremu itd.- kaže Kubat.

-Kao rezultat koordiniranog rada navedenih sektora u sistemu ŽFBiH, te Predsjednika Uprave i izvršnih direktora, svake sedmice se donosi niz važnih Odluka čiji efekat tek treba da se osjeti u narednom periodu. Kao prvi preduslov i prvi korak za rješavanje ovog problema jeste da se stvore pretpostavke i da radionice imaju čime raditi tj. da se poradi na tom hroničnom nedostatku potrebnih materijala i dijelova. Prosta matematička računica pokazuje koliko su prihodi od 100 natovarenih teretnih vagona veći od ulaganja u kočne umetke za ovaj broj vagona. Cilj je da ŽFBiH do kraja 2010. godine u eksploataciji imaju 1600 teretnih vagona, umjesto sadašnjih 1270.

I oktobar bolji od prošlogodišnjeg

Trend rasta prevoza robe zadržan je i u oktobru ove godine. Prevezeno je 710.181 tona robe i ostvareno 75. 249348 NTKM, za 2 % više nego lani.

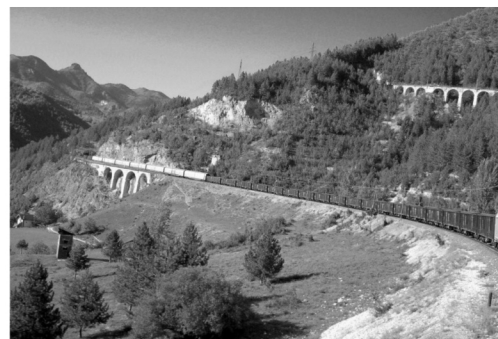


INFRASTRUKTURA

Radovi u cilju sigurnijeg i bržeg željezničkog saobraćaja

Infrastrukturne aktivnosti na eliminaciji ugroženih mjesta na našim prugama

Aktuelni infrastrukturni projekti, realizovani uglavnom sopstvenim snagama, su u funkciji sanacije kritičnih mjesta u cilju bezbjednosti odvijanja saobraćaja, povećanja brzina i propusne moći pruga, uz ostvarivanje značajnih ušteda.



Sistem elektronskog osiguranja putnih prelaza

Nedavno je osposobljeno pet prelaza osiguranih elektronskim sistemom osiguranja na području Podlugova. Puštanje u redovan rad ovih prelaza doprinosi većoj sigurnosti i propusnoj moći pruge. Međutim, i dalje nesavjesni vozači masovno ne poštuju signalizaciju i lome polubranike na putnim prelazima. Naime, tehničko rješenje ovih putnih prelaza je takvo da se 10 do 14 sekundi prije spuštanja polubranika, signalizira, svjetlosno i zvučno, zabrana prelaska vozila preko istog. Svaki lom polubranika, bez troškova izazvanih zaustavljanjem vozova i troškova umanjena kapaciteta dionice, ŽFBiH dodatno košta oko 300 KM (zamjena oštećenog polubranika). Na ukupno 21 putnom prelazu u nivou, osiguranih svjetlosno-zvučnom signalizacijom sa polubranicima, godšnje se zabilježi oko 100 lomova, a šteta iznosi oko 30.000 KM. Dodatni problem je što institucije zadužene za održavanje puteva ne participiraju u zajedničkom finansiranju troškova održavanja, mada je to i zakonom određeno (Pravilnik o putnim prijelazima, Zakon o cestam FBiH iz 2010. godine). ŽFBiH su ponovo animirale institucije zadužene za održavanje cesta, da planiraju u svojim budžetima sredstava za ovu namjenu.

Radovi sanacije se izvode sopstvenim snagama

U toku je nastavak remonta pruge na dionici Konjic - Čapljina (državna granica). Izvođaču radova obezbjeđen je interval od 10 sati zatvora pruge, kako bi se realizovale ugovorne obaveze, te zadovoljile potrebe bh. privrede. Dakle, novi kolosjek i zastorna prizma je položena na dionici od Raške Gore do Bačevića. Zamjena zastorne prizme je izvršena na dionici od Bačevića do Šurmanaca, a brzina kretanja vozova je sa 30 povećana na 50 km/h na otvorenoj pruzi od Raške Gore do Mostara Putne. U narednih 10 dana očekuje se podizanje brzine na 50 km/h sve do Bačevića.

U toku je i masovna zamjena pragova na svim PI, gdje se kao zamjenski pragovi koriste tehnički ispravni drveni pragovi skinuti sa dijela remontovane pruge. Do sada je ugrađeno 2000 ovakvih pragova i u narednom periodu, sukcesivno, vršit će se ugradnja ovih pragova na svim prugama u ŽFBiH. Ovim se doprinosi značajnoj uštedi, a da se pri tome ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Istovremeno, izvršena je sanacija ugroženih mjesta na pruzi i to na lokalitetima: Usjek Gabela i Usjek Raštani gdje je izvršeno uklanjanje erozivnog materijala u cilju sprječavanja eventualnog odrona, a na kosini u rejonu Raštelice dodatno je postavljena zaštitna mreža. Također, u toku su aktivnosti na saniranju kosine na području Tarčina.

U toku su i završni radovi na sanaciji najkritičnije dionice u tunelu „Ivan“, što obuhvata zamjenu metalnih pragova, tucanika i sanaciju odvodnih kanala. Zamjenjena su 328 pragova i saniran odvodni kanal u dužini oko 300 metara, potom slijedi nastavak radova i na preostale dvije dionice tunela. Važno je istaknuti da se ovi radovi izvode sopstvenim snagama čime se ostvaruju značajne uštede za ŽFBiH.

Dalje, u toku su pripremni radovi za sanaciju i ostalih ugroženih mjesta na prugama ŽFBiH u cilju sigurnijeg odvijanja željezničkog saobraćaja, povećanja brzina i propusne moći pruga.



Na dionici pruge Sarajevo-Zenica, u rejonu ugroženog mjesta „Kadin Vir“, izvršeno je obalno utvrđivanje rijeke Bosne. Projekat je finansirala Agencija za vodno područje rijeke Save, a ŽFBiH su dale tehničku podršku. Na istoj pruzi, dionica Zenica – Maglaj, u sklopu čišćenja korita rijeke Bistrice, izvršeno je čišćenje propusta u trupu pruge. Dalje, u staničnom području Zavidovića je već u podmakloj fazi izgradnja podvoznjaka. Radove finansira općina Zavidovići, a tehničku pomoć daju ŽFBiH. U širem području stanice Rajlovac u toku su radovi na uređenju kanala za odvodnju otpadnih voda. U ovim aktivnostima, na inicijativu ŽFBiH, učestvuje i općina Novi Grad sa 80% troškova.

Na Unskoj pruzi, u toku su radovi na sanaciji dva tunela, što podrazumijeva ugradnju skinutih, tehnički ispravnih, pragova sa dijela već remontovane pruge. I ovi radovi se izvode u sopstvenoj režiji, što doprinosi pozitivnim efektima mjera štednje u ŽFBiH.

Projekti Sektora za IKT

Stručnjaci svojim projektima uštedjeli više od milion KM

Uvođenjem nove aplikacije omogućeno je izdavanje karata putem računara, te je izvršena automatizacija poslovnog procesa.

Elektronsko izdavanje karata

- Sektor za IKT (informacione-komunikacijske tehnologije) je, prema inicijativi Uprave ŽFBiH, sopstvenim snagama razvio aplikaciju za elektronsko izdavanje karata. Aplikacija je u prvoj fazi instalirana u stanicama Sarajevo, Čapljina, Mostar i Zenica. Naredna faza je instalacija aplikacije u stanicama Konjic, Zavidovići, Tuzla i Bihać, a u trećoj fazi, na cijeloj prodajnoj mreži ŽFBiH. Do sada su putničke karte izdavane ručno, a Osim ovoga, postoji centralna baza podataka izdanih karata, te je moguće dobiti sve potrebne izvještaje, brzo i efikasno. Efekti ove aplikacije su: brži proces izdavanja karata; pregledniji i ljepši ispis na putničkoj karti; centralizovana baza podataka; automatsko izvještavanje; efikasnije i preciznije poslovanje.

Uzevši u obzir prezentovane sisteme drugih kompanija, a koje smo trebali kupiti, zaključak je da su mladi stručnjaci Sektora za IKT, vlastitim znanjem i sopstvenim snagama, ŽFBiH uštedjeli preko 200.000 KM u prvoj fazi, dok se do završetka ovog projekta očekuje ušteda od 1.000.000 KM.



Elektronski tovarni list

- U cilju poboljšanja poslovnih procesa, Sektor za IKT krenuo je u fazu razvoja aplikacije koja će omogućiti praćenje tovarnog lista u realnom vremenu. Elektronski tovarni list je potreban i za razmjenu podataka u okviru kompanije Cargo 10. Ova aplikacija će biti uvezana sa aplikacijom Sektora za kontrolu prihoda, koja je već razvijena od strane IKT Sektora. Osnovni razlog za uvođenje ove aplikacije jeste da se ubrza proces dobivanja podataka iz tovarnog lista, a samim tim će se ubrzati proces obračuna i proces fakturisanja prema komitentima ŽFBiH. Osim ovoga, poslovni proces će se odvijati elektronskim putem. Cijena ovakvog jednog sistema na tržištu iznosi preko 100.000 KM što možemo smatrati ušteđenim sredstvima, jer je i ova aplikacija realizovana sopstvenim snagama.

Elektronska inventura

- Uprava ŽFBiH je donijela odluku o popisu stalnih sredstava elektronskim putem. Ovakav način popisa stalnih sredstava omogućit će pohranjivanje podataka o stalnim sredstvima u centralizovanu bazu podataka, za razliku od dosadašnjeg popisa koji je bio u pisanoj formi i koristio tradicionalni pristup. Ovaj model će biti integrisani dio novog ERP sistema u ŽFBiH i predstavlja preduslov za njegovu implementaciju. Prednosti ovakvog vođenja stalnih sredstava su: uvođenje BAR coda, koji omogućava lakše popisivanje stalnih sredstava, bolje praćenje stanja stalnih sredstava, te lakši popis u budućnosti tj. sljedeće godine za popis će trebati dva dana i 10 zaposlenika za čitavu kompaniju bez komisija, papira itd; podaci su smješteni na jednoj lokaciji; lakše izvještavanje; automatizacija procesa popisa stalnih sredstava prema savremenim standardima.

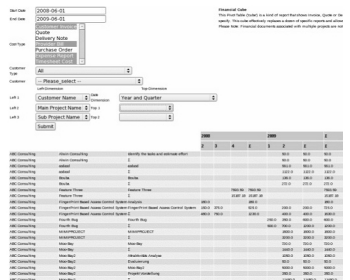
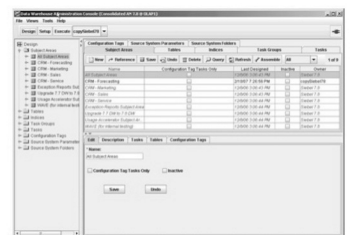
ŽFBiH će samo kupiti potrebnu opremu, dok će usluge instalacije, konfiguracije i implementacije sistema obaviti zaposlenici Sektora za IKT.

Elektronsko skladište

- Uvođenje ove aplikacije treba da omogući pregled stanja materijala i robe u svim skladištima ŽFBiH. Prednosti ovakvog sistema su sljedeće: uvezivanje svih skladišta u poslovnim područjima ŽFBiH u jednu centralizovanu bazu podataka; lakše praćenje stanja materijala i robe; lakše izvještavanje; brži rad skladištara; elektronsko vođenje skladišta po međunarodnim standardima.

Cijena aplikacije na tržištu iznosi oko 50.000 KM i potrebne opreme oko 50.000 KM za sva skladišta. Ušteda se očekuje na više načina, a prema sljedećem:

1. Izbjegavanje dvostrukih nabavki centralizovanim praćenjem stanja skladišta;
2. Identifikacijom nepotrebnih materijala i roba u skladištu, te prodajom istog očekuju se značajna finansijska sredstva;
3. Izrada aplikacije sopstvenim snagama Sektora za IKT, obezbjeđuje uštedu od 50.000 KM.



Period januar - septembar 2010.

Povećan broj vanrednih događaja



Od januara do septembra 2010. godine na ŽFBiH desila su se 482 vanredna događaja, što je u odnosu na isti period prošle godine više za 1.147 slučajeva ili za 44%. Analiza je pokazala veliko povećanje vanrednih događaja po svim grupama. Udesa kao grupe sa najtežim posljedicama bilo je za sedam slučajeva više, nezgoda za 29 slučajeva više, vanrednih događaja na putnim prelazima i van njih na željezničkom području za dva slučaja više i smetnji za 128 slučajeva više.

-Na povećanje broja vanrednih događaja najvećim dijelom su uticali kvarovi na vučnim vozilima, kvarovi na kontaktnoj mreži, krađa željezničke imovine, kamenovanje voza, elementarne nepogode itd. Bez obzira na sve pomenute probleme, bezbjednost željezničkog saobraćaja je na zadovoljavajućem nivou- kaže Hajro Rožajac, direktor Unutrašnje kontrole ŽFBiH.

Prema njegovim riječima, u prvih devet mjeseci 2010. godine, 14 lica je smrtno stradalo, što je za pet više u odnosu na isti period prošle godine. Do usmrćenja je došlo na otvorenoj pruzi i na putnim prelazima, nepažnjom trećih lica. Šestero ljudi je teže povrijeđeno, odnosno, dvoje više u odnosu na isti period 2009. godine. Uzrok je, također, nepažnja trećih lica.

U periodu o kojem je riječ, došlo je do povećanja ukupne materijalne štete koja iznosi 880.365,90 KM. Materijalna šteta prouzrokovana od strane trećih lica iznosi 545.449,80 KM i veća je za 194.613,25 KM u odnosu na isti period prošle godine.

Prekid u željezničkom saobraćaju iznosi 25.887 minuta, što je za 11.193 minute više u odnosu na isti period u 2009. godini. Velikim dijelom na ovo povećanje uticao je prekid željezničkog saobraćaja između stanice Bradina i Grad, koji je zbog odrona zemljišta u periodu obilnih padavina trajao od 08. januara 2010. godine od 21,10 sati do 14. januara 2010. godine do 00,45 sati, odnosno 7.055 minuta.

Do prekida u željezničkom saobraćaju u trajanju od 1.244 minute došlo je 14. maja 2010. godine u Željezničkoj stanici Mostar, kad su iskočila dvojica zadnja tovarna kola u teretnom vozu, zbog nepravilnog rukovanja staničnom postavnicom koja je u probnom radu.

U periodu I-IX 2010. godine, pokrenuto je 13 disciplinskih postupaka protiv 23 lica koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja. Od toga, 17 zaposlenika je dobilo pisano upozorenje, jedno lice je novčano kažnjeno kroz umanjenje ličnog dohotka, u dva slučaja zaposlenici su oslobođeni odgovornosti i u tri slučaja nije okončan postupak za utvrđivanje disciplinske odgovornosti.

-U posljednje vrijeme rukovodioci i uposlenici po područjima ne vrše stalnu analizu vanrednih događaja, te se slučajevi sa teškim posljedicama brzo zaboravljaju. To je najveći razlog što se za teže povrede radne odgovornosti izriču samo pisana upozorenja, bez rasporeda na niže radno mjesto pa i strožije mjere- kaže Rožajac, zaključujući da se posebno mora pojačati kontrola primjene saobraćajno-tehničkih propisa u svim područjima i time doprinijeti da se, bez obzira na povećanje obima prevoza, smanji broj vanrednih događaja.

(RE)AKCIJE

Stanica Lukavac za primjer

Uložili svojih pet hiljada KM da bi dobili objekat sada vrijedan približno 100 hiljada KM.

Sklad jedinstva i prijateljstva za bolju budućnost ŽFBiH.



“Poštovani,

drago mi je da je ponovo počeo izlaziti naš željeznički list "ŽFBH Info", te vam sa svojim kolegama iz stanice Lukavac želim uspješan rad i dosta dobrih vijesti. Ovom prilikom, predlažem da u narednom broju "ŽFBH Info" objavite kako su zaposlenici željezničke stanice Lukavac vlastitim sredstvima i radom preuredili staničnu zgradu i druge objekte u cilju boljih uslova rada samih zaposlenika. To bi ujedno bila inicijativa da se i drugi ugledaju na stanicu Lukavac u namjeri da se željeznički objekti dovedu u red i da se isti održavaju....”

Malo je onih radnih jedinica kao što je stanica Lukavac koja se može pohvaliti jedinstvom i složnošću zaposlenih kada su upitanju radni uspjesi, disciplina, rad i red. Podsjećanja radi, željeznička stanica Lukavac je jedna od najvećih utovarno-istovarnih stanica na području ŽFBiH, jedna od najvećih stanica kada je u pitanju saobraćaj vozova, najveća stanica po broju zaposlenih u PI Tuzla. I pored obimnog posla kada je saobraćaj u pitanju, vanredni događaji su iz godine u godinu sve manji, neznatni. To ne sprječava zaposlene da svojim sredstvima i radom, doprinose ljepšem i ugodnijem radnom i životnom ambijentu. Prije tri godine raspoređen sam na radno mjesto šefa stanice i mogu reći da sam naslijedio katastrofalne uslove za rad u stanici Lukavac, sve je bilo u fazi raspadanja. Međutim, dobrom motivacijom svih zaposlenika odredili smo prioritete i svojim sredstvima i radom, uz podršku direktora PI i PPP Tuzla, kao i sindikata, krenuli smo u proljeće 2008. godine (vrijeme najveće recesije) u adaptaciju stanične zgrade. Veoma brzo završili smo posao koji smo predvidjeli (polijepljena keramika u svim prostorijama, okrečeni zidovi, kompletna fasada stanične zgrade, ofarbana stolarija, zamijenjena oštećena vrata, izliveni trotoari, 20 m2 asfaltirano ispred prometnog ureda, napravljen parking ...). U narednim fazama, adaptirali smo tri Blok kućice i vanjski WC, te na kraju uredili prostor oko stanične zgrade.

Cijena svih radova i materijala iznosila je oko 5.000 KM, a smatramo da je ove poslove izvodila neka firma, koštalo bi najmanje dvadeset puta više. Cilj je bio da se poboljšaju uslovi rada na svakom radnom mjestu i da se angažuju zaposlenici iz svih službi u stanici. Volio bih da ovakav primjer slijede i druge radne jedinice kako bi i druge stanice bile lijepše, čiste i uredne kao naša stanica Lukavac, te da vlada sklad jedinstva i prijateljstva, jer samo na takav način možemo očekivati bolju budućnost za ŽFBiH.

Šef stanice Lukavac
Hidajet Đulović, dipl.ecc.