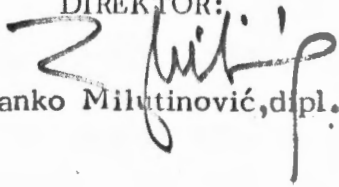


Željezničko transportno preduzeće
ZAVOD ZA ISTRAŽIVANJE, PROJEKTOVANJE I
INŽENJERING U SAOBRAĆAJU
S A R A J E V O

PRIJEDLOG MJERA ZA RJEŠAVANJE SAOBRAĆAJA NA
PRUGAMA UZANOG KOLOSIJEKA
JUŽNO OD ČAPLJINE

DIREKTOR:


Branko Milutinović, dipl. ing. gradj.

Sarajevo, decembra 1974.g.

S A D R Ź A J

Strana

1. UVOD	1
2. KRATAK PRIKAZ POSLOVANJA U PERIODU DO 1973. GOD.	3
3. PROCJENA POSLOVANJA ZA 1974. GODINU	6
4. ANALIZA PRIJEDLOGA MJERA OSNOVNE PRIVREDNE KOMORE MOSTAR I MOGUĆNOSTI DALJE RACIO NA- LIZACIJE POSLOVANJA	14
5. MOGUĆNOST SUPSTITUCIJE SAOBRAĆAJA DRUMSKIM	18
5.1. Mogućnost supstitucije obzirom na mrežu drumskih saobraćajnica	18
5.2. Obim rada	18
5.2.1. Analiza obima rada	18
5.2.2. Ocjena tokova bruta	25
5.3. Zadatak supstitucije	27
5.4. Izbor tipa drumskih vozila	28
5.5. Lokacija pretovarne stanice	28
5.6. Potreban vozni park	29
5.6.1. Obrt vučnih vozova	30
5.6.2. Potreban broj vučnih vozova na radu	34
5.6.2.1. Relacija Čapljina-Nikšić	34
5.6.2.2. Relacija Čapljina-Dubrovnik	35
5.7. Potrebni kadrovi	38
5.7.1. Pretovar roba	38
5.7.2. Vozački kadar	38
5.7.3. Radioničko osoblje	38
5.7.4. Režijsko i transportno akviziciono osoblje	39

5.7.5. Ukupan broj radnika	40
5.8. Procjena troškova drumskog saobraćaja	41
5.9. Potrebna investicije za realizaciju programa supstitucije	43
5.10. Ostale napomene	43
6. PROBLEM TEHNOLOŠKOG VIŠKA RADNE SNAGE	46
7. PRIJEDLOG MJERA ZA RJEŠENJE PROBLEMA UZANIH PRUGA JUŽNO OD ČAPLJINE	65

1. UVOD

Problem rentabilnosti poslovanja pruga uzanog kolosijeka u SRBIH predmet je višegodišnjih rasprava i analiza, kao i pokušaja da se stepen nerentabilnosti svede na tolerantniju mjeru.

U periodu od 1967. godine do danas izradjen je toliki broj analiza, elaborata i studija, vodjeno je toliko rasprava na raznim nivoima da se može sa sigurnošću konstatovati da ni jednom problemu u oblasti saobraćaja Republike nije poklonjeno ni približno toliko pažnje.

Ovo je razumljivo kada se zna da pruge uzanog kolosijeka dugi niz godina predstavljaju glavni izvor gubitaka ŽTP-a Sarajevo, a istovremeno predstavljaju ozbiljnu kočnicu razvoju saobraćajnog sistema SRBIH i privrede u cjelini.

Akcija koja je vodjena u navedenom periodu rezultirala je, izmedju ostalog, obustavom saobraćaja na preko 400 km uzanih pruga, obustavom putničkog saobraćaja na nekim od preostalih pruga, te odredjenim mjerama modernizacije i racionalizacije na prugama koje su zadržane u eksploataciji. Od mjera modernizacije treba u prvom redu navesti dizel-aciju vuče.

Medjutim, sva dosadašnja nastojanja nisu dovela do konačnih i zadovoljavajućih rješenja, na što je prvenstveno uticala složenost problematike, kako u ekonomskom, tako i u društveno političkom pogledu. Da je problem i dalje otvoren i vrlo akutan govori i podatak da su gubici uzanih pruga u 1973. godini dostigli iznos od cca 200 miliona dinara, a u 1974. godini će biti još i veći.

Ovakva situacija je u ovoj godini još više aktuelizirala i ubrzala pitanje iznalaženja trajnijeg rješavanja problematike vezane za egzistenciju uzanih pruga.

U martu 1974. godine Republički sekretarijat za saobraćaj i Željezničko transportno preduzeće Sarajevo su izradili "Analizu rada na prugama uzanog kolosijeka ŽTP-a Sarajevo sa prijedlogom mjera" koja je bila predmet razmatranja i u Izvršnom vijeću Skupštine SRBiH. Na osnovu zaključaka Izvršnog vijeća, u organizaciji Privredne komore BiH, prišlo se razmatranju problematike uzanih pruga na područjima zainteresovanih osnovnih privrednih komora.

Cilj razmatranja je bio da se, za svaku prugu ponaosob, predloži konkretan program mjera za dugoročnije rješavanje problema vezanih za rad i poslovanje dotične pruge. Vodjene diskusije i izvještaji u tu svrhu formiranih radnih grupa još jednom su istakli svu ozbiljnost i složenost razmatrane problematike, ali nisu doveli do rješenja.

Cilj ovog elaborata je da, na osnovu svega što je u dosadašnjem radu utvrđeno, te na osnovu eventualnih novih analiza i razmatranja predloži pravce i dinamiku rješavanja problema uzanih pruga južno od Čapljine koji bi se opšt društvenog aspekta bili racionalni i prihvatljivi.

Posebno se podvlači opšt društveni aspekt, jer sa aspekta željeznice i ŽTP-a Sarajevo kao radne organizacije, prihvatljiva su sva rješenja koja ga oslobadjaju tereta gubitaka, a najbezbolnije bi bilo kada bi se vršilo pokriće ostvarenih gubitaka.

2. KRATAK PRIKAZ POSLOVANJA U PERIODU DO 1973. GODINE

Poslovanje uzanih pruga južno od Čapljine u proteklom periodu najbolje se može sagledati na osnovu izvršenog obima rada. Radi toga se daje tabelarni pregled utovara i istovara na prugama, broja otpremljenih putnika kao i obima prevoza u ntkm.

Vidi se da je rad ovih pruga u periodu od 1965 godine znatno opao prema svim pokazateljima.

Obim utovara opao je za 86,3 %, a istovara za 74,1 %.

Broj otpremljenih putnika je nešto malo stabilnija veličina, ali u posljednje tri godine se i tu primjećuje opadanje. U odnosu na 1965. godinu broj otpremljenih putnika je u 1973. godini opao za 57,1 %.

Obim prevoza robe, izražen u ntkm, opao je za 68,5 %.

Normalno, ovakvo kretanje obima rada na uzanim prugama južno do Čapljine i pored svih racionalizacija poslovanja i modernizacije vuče, negativno je uticalo na finansijske rezultate poslovanja i permanentno ostvarivanje gubitaka.

U posljednje tri godine ostvareni su slijedeći gubici:

- u 1971. godini	22.485.000 dinara
- u 1972. godini	41.238.100 dinara
- u 1973. godini	51.347.000 dinara

Da bi se mogli sagledati uslovi poslovanja i stepen rentabiliteta ovih pruga, daju se još neki pokazatelji za 1973. god.

- ukupan ostvareni prihod	28,2 mil. dinara
- troškovi poslovanja	79,5 mil. dinara
- ostvareni gubitak	51,3 mil. dinara

Prihodi su pokrivali 35,5 % troškova.

Na ovim prugama je početkom godine bilo zaposleno ukupno 1744 radnika, ili 7,6 % ukupno zaposlenih u željezničkom saobraćaju ŽTP-a Sarajevo. Dužina pruga iznosi 169,9 km, što predstavlja 9,5 % ukupne mreže pruga ŽTP-a Sarajevo.

Učešće ovih pruga u radu preduzeća iznosi 1,04 % u robnom i 3,1 % u putničkom saobraćaju. Ovih nekoliko podataka ilustrativno govori o karakteru pruge i njenom značaju u okviru željezničke mreže i saobraćajnog sistema Republike.

Detaljniji podaci o nekim pokazateljima obima rada dati su u pojedinim dijelovima Elaborata, gdje su poslužili kao osnova za određene proračune.

KRETANJE OBIMA RADA NA PRUZI ČAPLJINA-DUBROVNIK I HUM-BILEĆA

U PERIODU 1965-1973. GOD.

Tabela 2.1.

		(u tonama)								
		G o d i n e								
U T O V A R		1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
		300.916	158.019	164.007	136.188	112.737	110.866	133.755	81.345	41.170
Indeks	bazni	100,0	52,5	54,5	45,2	37,5	36,8	44,4	27,0	13,7

		(u tonama)								
I S T O V A R		456.152	312.793	171.075	149.149	173.111	213.781	184.534	138.740	118.300
Indeks	bazni	100,0	68,6	37,5	32,7	37,9	46,9	40,4	30,4	25,9

Otpremljenih putnika		903.158	530.535	486.245	491.976.	493.128	498.587	477.283	351.133	387.906
Indeks	bazni	100,0	58,7	53,8	54,5	54,6	55,2	52,8	38,9	42,9

		(u 000 ntkm)								
Obim prevoza robe		117.099	78.538	52.100	50.941	55.531	55.242	44.240	43.916	36.914
Indeks	bazni	100,0	67,1	44,5	43,5	47,4	47,2	37,8	37,5	31,5

3. PROCJENA POSLOVANJA ZA 1974. GODINU

Na osnovu kretanja za prvih 6 mjeseci i ocjene osnovnih uticajnih faktora za drugo polugodište, moguće je izvršiti procjenu poslovanja za 1974. godinu sa, za ove stvrhe, dovoljnim stepenom pouzdanosti.

Procjena poslovanja za 1974. godinu, koja je sprovedena u tabelama 3.1. do 3.7. zasnovana je na statističkim podacima o obimu rada za provo polugodište ove godine, obračunskim kalkulacijama pojedinih osnovnih organizacija udruženog rada za isti period i stvarnom kretanju tarifa.

Kod troškova su zaračunati samo troškovi osnovne djelatnosti, i to bez režijskih troškova zajednica osnovnih organizacija i preduzeća. Amortizacija je obračunata prema važećim zakonskim odredbama, bez primjene čl. 4 Zakona o obračunu amortizacije. Nije uzeta u obzir ni inflacija troškova u drugoj polovini 1974. godine.

Kao što se iz tabele 3.7. vidi, očekuje se gubitak od oko 59,3 miliona dinara, što je za 8,0 mil. više od gubitka u prošloj godini. Očito je da gubitak na uzanim prugama južno od Čapljine bilježi stalan porast, sa tendencijom povećanja i bez izgleda da se u budućnosti smanji.

PREGLED KRETANJA OBIMA PREVOZA ČAPLJINA-DUBROVNIK SA OGRANKOM HUM-BILEĆA

Tabela 3.1.

Red. br.	Naimenovanje	jed.mj.	1965.	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.	1972.	1973.	1974.
1.	PREVOZ ROBE		655.941	440.998	494.462	450.774	466.644	480.333	468.365	371.472	324.191	286.159
	Indeks		100,0	67,2	75,4	68,7	71,1	73,2	71,4	56,6	49,4	43,6
2.	Utovar	t	300.916	158.019	164.007	136.188	112.737	110.866	133.755	81345	41.170	51.881
	Indeks	%	100,0	52,5	54,5	45,2	37,5	36,8	44,4	27,0	13,7	17,2
3.	Prijem robe	t	355.025	276.028	120.019	94.730	106.473	119.078	100810	87.919	112.012	68.400
	Indeks	%	100,0	77,7	33,8	26,7	30,0	33,5	28,4	24,8	31,5	19,2
4.	Pretovar	t		9.697	303.607	320.933	337.008	308.105	293.647	259.346	220330	217.156
	Indeks	%			100,0	105,7	111,0	101,4	96,7	85,4	72,5	71,5
5.	sa normalnog na uzani	t		6.951	210.436	219.856	247.434	250.389	223.800	202.208	171.009	165.878
	Indeks	%			100,0	100	112,5	113,9	101,8	92,0	77,8	75,4
6.	sa uzanog na normalni	t		2.746	93.171	101.077	89.574	57.716	69.847	57.138	49.321	51.278
	Indeks	%			100,0	108,4	96,1	61,9	74,9	61,3	52,9	55,0
7.	Netotonski kilometri	ntkm	117.099	78.538	52.100	50.941	55.531	55.242	44.240	43.916	36.914	31.647
	Indeks	%	100,0	67,1	44,5	43,5	47,4	47,2	37,8	37,5	31,5	27,0
8.	Prosječan put 1 tone	km	178,5	178,1	105,4	113,0	119,0	115,0	94,5	118,2	113,9	110,6
	Indeks	%	100,0	99,9	59,1	63,3	66,6	64,4	52,9	66,2	63,8	61,9

Kretanje obima prevoza roba po dionicama na pruzi Čapljina-Dubrovnik sa ogrankom
Hum-Bileća

U 000 ntkm

Tabela 3.2.

Red.br.	Pruga-dionica	1965.	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.	1972.	1973.	Procjena 1974.
1.	Čapljina-Hum	55.601	38.538	28.691	29.278	32.626	30.469	28.295	22.885	19.550	16.460
	Indeks	100,0	69,3	51,6	52,6	58,6	54,8	50,9	41,2	35,2	29,6
2.	Hum-Dubrovnik	12.015	7.429	4.733	4.323	4.132	5.413	5.712	3.988	2.944	2.400
	Indeks	100,0	61,8	39,4	35,9	34,4	45,1	47,5	33,2	24,5	28,0
3.	Hum-Bileća	49.474	32.571	18.676	17.340	18.773	19.360	10.233	17.043	14.413	12.787
	Indeks	100,0	65,8	37,7	35,1	37,9	39,1	20,7	34,4	29,1	25,8
	UKUPNO	117,099	78.538	52.100	50.941	55.531	55.242	44.240	43.916	36.914	31.647
	Indeks	100,0	67,1	44,5	34,5	47,4	47,2	37,3	37,5	31,5	27,0

Kretanje obima prevoza putnika na pruzi Čapljina-Dubrovnik sa
oqramkom Hum-Bileća

Tabela 3.3.

(u 000)

	G o d i n a						Procjena 1974.
	1968.	1969.	1970.	1971.	1972.	1973.	
1. Otpremljeni putnici	492	493	498	478	467	388	388
Indeks	100	100,2	101,2	97,2	94,9	78,9	78,9
- Čapljina-Dubrovnik	343	353	361	355	349	287	287
Indekss	100	102,9	105,2	103,5	101,7	83,7	83,7
- Hum-Bileća	149	140	137	123	118	101	101
Indeks	100	93,9	91,9	82,6	79,2	67,8	67,8
2. Putnički kilometri	69.048	69.020	69.347	66.680	65.346	54.303	54.303
Indeks	100	100,0	100,4	96,6	94,6	78,6	78,6
- Čapljina-Dubrovnik	50.601	50.568	50.663	48.952	48.463	39.837	39.837
Indeks	100	100,0	100,1	96,7	95,8	78,7	78,7
- Hum-Bileća	18.447	18.452	18.682	17.728	16.883	14.466	14.466
Indeks	100	100,0	101,3	96,1	91,5	78,4	78,4

P R E G L E D

dodatnog prevoza na normalnom kolosijeku od tokova roba za i sa pruga Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća

Tabela 3.4.

Red. br.	O P I S	1972.	1973.	Procjena 1974.
1.	Ukupan prevoz tona robe na normalnom kolosijeku za i sa pruga Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća	259.346	220.330	217.156
2.	Prosječan put prevoza robe na normalnom kolosijeku za i sa pruga Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća	93,0	93,0	93,0
3.	Netotransportni učinak na normalnom kolosijeku za i sa pruge Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća	24.110.000	20.491.000	20.195.000

PREGLED PRIHODA OD PREVOZA ROBE I PUTNIKA NA
PRUZI ČAPLJINA-DUBROVNIK SA OGRANKOM HUM-BILEĆA

Tabela 3.5.

Red. br.	Naimenovanje	jed.mj.	Procjena 1974.g.
A.	PRIHODI OD ROBNOG SAOBRAĆAJA (I + II)	ooo din.	165
I	Prihodi od prevoza robe	ooo din.	12307
	Netotonski kilometri	ooo ntkm	31647
	Prosječna cijena 1 ntkm	dinara	0,38889
II.	Prihodi od pretovara robe (1 x 2)	ooo din.	4258
1.	Pretovareno tona robe	tona	217156
2.	Prosječna cijena 1 tone pretovarene robe	din./t.	19,6
B.	PRIHODI OD PUTNIČKOG SAOBRAĆAJA (1 x 2)	ooo din.	10660
1.	Putnički kilometri	ooo pkm	54303
2.	Prosječna cijena 1 pkm	dinara	0,1963
C.	UKUPNI PRIHODI OD PREVOZA ROBE I PUTNIKA I PRETOVARA	ooo din.	27225
D.	DODATNI PRIHOD NA PRUGAMA KOLOSIJEKA 1,435 (neto)	ooo din.	5498
1.	Obim pretovara robe	tona	217156
2.	Prosječan put pretovarene robe na prugama kolosijeka 1,435	km	93,0
3.	Netotonski kilometri (dodatnog prevoza) na pruga- ma kolosijeka 1,435	ooo ntkm	20195
4.	Prosječna cijena 1 ntkm	dinara	0,38889
5.	Dodatni bruto prihod od dodatnog rada na prugama 1,435 (3 x 4)	ooo din.	7854
6.	Varijabilni troškovi	ooo din.	2356
E.	UKUPAN PRIHOD	ooo din.	32723

PROCJENE TROŠKOVA PREVOZA NA PRUZI ČAPLJINA-DUBROVNIK
SA OGRANKOM HUM-BILEĆA U 1974. GODINI

Tabela 3.6.

U hiljadama din.

Red. br.	Elementi	U k u p n o		
		Putnički	Teretni	Svega
1.	Materijel	2391,8	3263,7	5655,5
-	Gorivo za vuču	2194,7	2577,5	4772,2
2.	Usluge	1,7	141,2	142,9
3.	Lični materijalni troškovi	556,7	803,2	1359,9
	MATERIJALNI TROŠKOVI IZRADE	2950,2	4208,1	7158,3
4.	Lični dohoci izrade	6016,0	12680,4	18696,4
5.	Zakonske obaveze	778,4	1530,3	2308,7
I.	DIREKTNI TROŠKOVI PREVOZA	9744,6	18418,8	28163,4
6.	Opšti troškovi prevoza	1998,3	5392,2	7390,5
7.	Opšti troškovi uprave OOUR	773,6	3573,5	4347,1
II.	OPŠTI TROŠKOVI - SVEGA	2771,9	8965,7	11737,6
8.	Amortizacija	4585,2	19275,9	23861,1
9.	Premija osiguranja	132,7	616,8	749,5
10.	Tekuće održavanje	5789,8	13109,4	18890,2
11.	Investiciono održavanje	2940,0	5749,4	8689,4
III.	TROŠKOVI KAPACITETA	13438,7	38751,5	52190,2
	UKUPNI TROŠKOVI	25955,2	66136,0	92091,2

RAČUN RENTABILITETA
ZA PRUGU ČAPLJINA-DUBROVNIK SA OGRANKOM GUM-BILEĆA U 1974.G.

Tabela 3.7.

U 000 din.

red. r.	O p i s	Uzana pruga 1974.godina		Efekti od prevoza na normalnom kolosijeku		Ukupno		Svega	
		Svega	prevoz putnika	prevoz robe	putnika	robe	prevoz putnika		prevoz robe
I.	PRIHODI	27225,0	10660,0	16565,0	-	5498,0	10660,0	22063,0	32723,0
	Od prevoza putnika	10660,0	10660,0	-	-	-	10660,0	-	10660,0
	Od prevoza robe	12307,0	-	12307,0	-	5498,0	-	17805,0	17805,0
	Od pretovara	4258,0	-	4258,0	-	-	-	4258,0	4258,0
II.	TROŠKOVI	92091,2	25955,2	66136,0			25955,2	66136,0	92091,2
	Direktni troškovi	28163,4	4744,6	18418,8			9744,6	18418,8	28163,4
	Opšti troškovi	11737,6	2771,9	8965,7			2771,9	8965,7	11737,6
	Troškovi kapaciteta	52190,2	13438,7	38751,5			13438,7	38751,5	52190,2
III.	RAZLIKA (I minus II)	- 64866,2	- 15295,2	- 49571,0		5498,0	- 15295,2	- 44073,0	- 59368,2
IV.	GUBITAK						- 15295,2	44073,0	59368,2

4. ANALIZA PRIJEDLOGA MJERA OSNOVNE PRIVREDNE KOMORE MOSTAR I MOGUĆNOSTI DALJE RACIONALIZACIJE POSLOVANJA

Kao što je u uvodu rečeno, u procesu rješavanja problematike uzanih pruga Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća aktivno učešće je uzela i Osnovna privredna komora Mostar. Nakon razmatranja od strane predstavnika društveno političkih zajednica i radnih organizacija zainteresovanog područja, i nakon izvještaja formirane radne grupe, na dva sastanka, u Mostaru 23 jula i u Čapljini 30 jula 1974. godine, donijeti su sljedeći zaključci:

1. Uzane pruge Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća pokazuju konstantno opadanje obima prometa, kako prometa robe tako i putnika od 1968. godine do danas. Jedan od osnovnih uzroka ovakve situacije je dotrajalost vučnih i voznih sredstava kao i sporost u prevozu. U tehničkom smislu pretovarna stanica u Čapljini predstavlja usko grlo, prije svega zbog nedostatka fizičke radne snage, a dijelom i pretovarnih sredstava. Zbog toga, a i dijelom loše organizacije rada, robe čekaju na pretovaru suviše dugo, a u izvjesnim slučajevima više od 15 dana. Roba se pretovara uglavnom ručno sa minimalnom upotrebom mehanizacije. Fizička radna snaga odlazi u druge radne organizacije koje obezbjeđuju povoljnije radne uslove (lični dohodak, smještaj, ishrana, prevoz i sl.).

2. Konstatovano je da su vozna i vučna sredstva dotrajala, to je njihovo održavanje vrlo teško ili nemoguće obzirom da nedostaju rezervni dijelovi. Obzirom da se rezervni dijelovi za prugu uzanog kolosijeka ne proizvode u svijetu, to je opravka moguća samo korištenjem dijelova voznih i vučnih sredstava koji se rashoduju. Sa ovakvim sredstvima nije moguće pokriti ni fiksne troškove.

3. Istaknuto je da analiza o stanju na uzanim prugama nije osvijetlila subjektivne slabosti, koje bi, ako bi se otklonile, mogle da smanje gubitke i da donekle povrate povjerenje privrede za bar zadržavanjem obima prometa na sadašnjem nivou. Mora se imati na umu da privreda ovog područja bilježi pozitivne rezultate te da će i dalje biti potrebe za

Ilustracije radi navodimo da samo Industrije alata Trebinje sa sadašnjih 20 milijardi st. din. bruto produkta prema razvojnom programu treba da za narednih 4 godine dostigne brutto produkt od 70 milijardi st. din. Opština Trebinje treba da u tom periodu sa sadašnjih 6 hiljada zaposlenih dostigne nivo od 10 hiljada zaposlenih. Veliki je potencijal Popova Polja za preradjivačke kapaciteta itd.

4. Ocjenjeno je da bi se uz relativno mala sredstva i uz bolju organizaciju rada, te veću poslovnu inventivnost željeznice, mogla povećati brzina prevoza i pretovara, te u tom smislu obezbijediti kvalitetnija kompletna usluga.

Nedvojbeno je mišljenje radne grupe da na tome treba hitno raditi obzirom da ni pod kojim uslovima nebi došlo u obzir sadašnje ukidanje ovih pruga, jer za njima ima potrebe i privreda, a i stanovništvo. Ilustracije radi navodimo da bi ukidanjem pruge na tim relacijama ostalo cca 10.000 ljudi bez mogućnosti prevoza (radnici, djaci itd.).

5. U sagledavanju mogućnosti privrede ovoga područja po pitanju participiranja u pokriću gubitaka ŽTP-a, te eventualnih ulaganja u modernizaciju postojećih kapaciteta ili pak supstituiranje pruga uzanog kolosijeka, ocjenjeno je da su te mogućnosti vrlo male ili nikakve. Istina, predstavnici SO Trebinje su naglasili da bi oni, obzirom da imaju oko 350 zaposlenih na prugama uzanog kolosijeka, mogli učestvovati sa nekim skromnim ulaganjima.

6. Konstatovano je da se željeznica u prevozu robe nije ponašala kao pravi posrednik, te da treba ojačati akvizitersku službu.

7. Radna grupa smatra da treba pristupiti sagledavanju ekonomske opravdanost normalizacije uzanih pruga na medjurespubličkom nivou, te u slučaju dokazivanja takve opravdanosti, dati konstrukciju finansiranja normalizacije pruga.

Po mišljenju radne grupe treba izanalizirati i mogućnost, odnosno, ekonomsku opravdanost supstitucije ovih pruga drumskim saobraćajem. Za to vrijeme pruge uzanog kolosijeka treba da se zadrži, a da se na medjurepubličkom nivou riješi pitanje participacije u održavanju ove pruge uz odgovarajuće i moguće učesće zainteresovane privrede i društveno političkih zajednica sa ovoga područja.

Analizirajući prednje zaključke sa aspekta Željezničkog transportnog preduzeća Sarajevo, može se konstatovati da je radna grupa uglavnom konstatovala postojeće stanje i dala prijedlog da se ponovo razmotri normalizacija pruge Čapljina-Dubrovnik.

Kad je riječ o normalizaciji pruge Čapljina-Dubrovnik može se konstatovati da je u okviru "Investicionog programa normalizacije pruge Čapljina-Dubrovnik" razmatrana opravdanost njene izgradnje. Na osnovu tog materijala ne može se sada dati ocjena o opravdanosti izgradnje normalne pruge, jer su se uslovi umnogome promijenili.

Ispitivanje supstitucije željezničkog saobraćaja drumskim je mjera koja se sama po sebi nameće jer su sva veća mjesta (Čapljina, Dubrovnik, Trebinje, Bileća, Nikšić) u gravitacionom području ovih pruga povezana savremenim putevima na mrežu magistralnih puteva. Korisnici prevoza se sve više orjentišu na drum, mada kroz cijenu koju plaćaju za prevoz željeznicom pokrivaju svega oko 35 % troškova.

Kapaciteti uzanih pruga južno od Čapljine uskladjeni su sa sadašnjim obimom prevoza. Povećanje kvantiteta, a donekle i kvaliteta usluge zahtijeva i veći kapacitet, što bi bilo skopčano sa znatnim investicionim ulaganjima i drugim poteškoćama, tim više što fabrike izbacuju ili su izbacile iz redovne djelatnosti porizvodnju sredstava za pruge uzanog kolosijeka. S druge strane, svaka nova investicija mora da bude popra-

ćena odgovarajućim ekonomskim efektima u eksploataciji, inače samo poskupljuje proizvodnju. Za investicije uložene u uzanu prugu (i u pretovarnu djelatnost u Čapljini koja je sastavni dio te pruge), pogotovo u uslovima kada se ne može očekivati da će doživjeti svoj puni vijek trajanja, teško je naći ekonomsku opravdanost.

U pogledu racionalizacije rada na ovim prugama mogućnosti su relativno male. Sljedeće godine predstavljaju period odredjenih zahvata na tom planu. Organizacija rada je detaljno proučavana i na osnovu toga su predložene odgovarajuće mjere koje su najvećim dijelom i sprovedene. U cjelini posmatrano u narednom periodu se ne mogu očekivati značajniji rezultati u pogledu dalje racionalizacije poslovanja i povećanja rentabilnosti pruge. Može se očekivati da će gubici pratiti dalje kretanje cijena, što znači da će ove pruge ostvarivati gubitke dokle god budu postojale, a oni se neće smanjivati. Ni činjenica da privreda ovog područja (posebno Industrija alata - Trebinje) bilježi rapidan uspon, ne garantuje ljepšu budućnost ovim prugama. To iz razloga što se, uglavnom, radi o industrijskim granama koje karakterizira visok stepen obrade, a one nisu neki značajniji potrošači snabdjećih usluga.

5. MOGUĆNOST SUPSTITUCIJE SAOBRAĆAJA DRUMSKIM

5.1. Mogućnost supstitucije obzirom na mrežu drumskih saobraćajnica

Sadašnje stanje drumskih saobraćajnica na području pruga Čapljina - Dubrovnik, Hum Bileća i Bileća Nikšić omogućava da se asfaltnim putevima dodje do mjesta: Gabela, Hrasno, Hutovo, Hum, Uskoplje, Dubrovnik, Ljubova-Duži, Trebinje, Lastva, Bileća i Nikšić, kao i do mjesta Ravno, Zavala, Petrovići, Vilusi, Ploče i Truhjele pri čemu se na kraćim relacijama saobraćaj odvija međudrumskim ili lošim lokalnim putevima.

Na osnovu ovakvog stanja saobraćajnica moguće je izvršiti supstituciju željezničkog saobraćaja drumskim, uz konstataciju da je saobraćajnica Čapljina-Dubrovnik u ljetnoj sezoni opterećena.

Klimatski uslovi ovoga područja omogućavaju da se bez napora odvija drumski saobraćaj preko cijele godine.

5.2. Obim rada

5.2.1. Analiza obima rada

U nedostatku podataka o stvarnom kretanju bruta za analizu obima rada na prugama: Čapljina-Dubrovnik, Hum-Bileća i Bileća-Nikšić korišteni su raspoloživi statistički i operativni podaci, o radu stanica, o pretovaru u pretovarnoj stanici Čapljina i o prelazu bruta u st. Bileća između ŽTP-a Sarajevo i Beograd. U prilogu materijala su tabele:

5.1. Rad stanica u periodu 1971 - 1973 za kolske i denčane pošiljke (statistika JŽ),

5.2. Rad na pretovaru u stanici Čapljina za period 1971-1973.godine - izvršenje 1-9/74 i procjena za 1974. godinu.

5.3. Prijem i predaja bruta između ŽTP-a Sarajevo i ŽTP-a Beograd

Stanici Bileća za period 1971-1973. god i izvršenje 1-9/1974.godine (operativni podaci).

Statistički i operativni podaci o radu ukazuju da obim rada intenzivno opada (1971 . godina kao baza):

- pretovar robe: 1972. godine manji za 12,1 %, 1973. god. manji za 25,1 %, procjena za 1974. godinu 25,1 %,
- rad stanica: Čapljina-Dubrovnik (iz posmatranja rada stanica isključen rad lučke stanice Dubrovnik) kolske pošiljke (utovar + istovar) 1972 manji za 63,5 %, 1973.godine manji za 77,3 %. Rad sa denčanim pošiljkama manji je 1972.godine za 79,6 %, a 1973. za 81,9 %,
- rad stanica na pruzi Hum-Bileća ima tendenciju opadanja i u radu sa kolskim pošiljkama, rad 1972. godine je manji za 22,6 %, a 1973. godine za 31,0 %. Rad sa denčanim pošiljkama je opao u 1972. godini za 13,9 %, a u 1973. godini za 16,8 %.

Tabela 5.1.

	Utovar robe (t)						Istovar robe (t)					
	Denčane pošiljke			kolske pošiljke			Denčane pošiljke			Kolske pošiljke		
	1971	1972.	1973.	1971	1972	1973	1971	1972	1973	1971	1972	1973
apl jina-Dubrovnik												
apljina	546	-	-	13.650	-	-	3.744	-	-	1.100	-	-
abela	1	2	1	8	158	70	16	2	1	30	320	180
ekosi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
rasno	16	210	5	2	21	21	33	23	15	84	280	66
utovo	36	59	28	75	61	67	40	44	33	59	484	1.490
urkovići	19	9	15	44	44	76	62	60	51	126	161	155
elja Medja	15	24	28	34	9	43	70	99	67	119	162	114
avno	92	93	71	154	238	95	84	99	72	635	547	372
avala	13	6	4	49	8	64	34	32	29	557	277	62
oljice	12	9	6	748	100	96	104	103	73	327	355	296
asenica Lug	12	6	4	-	-	12	60	38	105	270	55	61
um asfalt od Duži	7	42	20	112	2.757	759	137	80	88	2.277	2.541	268
skoplje od	18	7	9	301	330	418	26	26	12	81	50	78
umet	-	-	-	-	-	-2	-	-	-	-	-	1
Dubrovnik	1.672	1.273	1.026	87.873	51.448	9.517	7.800	5.885	5.261	119.572	93.207	86.000
	2.477	1.746	1.217	103.050	55.174	11.240	12.210	6.491	5.817	125.769	98.439	89.188

Nastavak tabele 5.1.

um - Bileća												
ubovo Duži	-	-	-	880	-	124	-	-	9	18	297	12
rebinje	714	623	584	3.884	1939	1.513	1.337	1.065	935	15.780	7.208	5.491
astva	13	9	4	5.744	5990	5.155	19	15	7	7.132	5.363	111
renčarevo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
rvena stjena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
leća	102	177	184	16.476	15277	20755	546	486	560	21.523	19.376	16.179
	829	809	772	26.984	23206	27647	1902	1566	1502	44.453	32.244	21.793
leća - Nikšić												
etrovići	7	6	6	532	178	190	8	5	20	469	136	242
ilusi	-	3	1	8	15	117	-	8	4	166	44	20
odbožur	1	-	-	27987	47780	17303	1	1	2	68	10	19
rubljele	-	-	1	51	10	59	-	-	-	161	34	20
uside	-	-	-	15	50	180	-	-	-	173	176	164
ikšić	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ikšić pretovar	833	802	719	5927	1483	2934	7476	6399	5427	20853	12086	15801
	841	811	727	34520	49517	20783	7485	6413	5453	21890	12486	2966

Tabela 5.2.

Rad pretovarne stanice Čapljina

Pretovareno (t)	1971	1972	1973	1-9/74	1974 procjena
iz normalnih u uzane vagone	223.643	202.380	171.019	126.613	168.800
iz uzanih u normalne vagone	74.656	59.882	49.321	42.855	51.426
Ukupno pretovareno	289.299	262.262	220.340	169.468	220.226

Tabela 5.3.

Rad prelazne stanice Bileća

Predaja bruta za ŽTP-a Beograd (t)	1971	1972	1973	1-9/74	1974
	218.458	171.857	130.729	119.841	159.288
Prijem bruta od ŽTP-a Beograd (t)	100.810	87.919	112.012	55.900	74.532

- Rad lučke stanice Dubrovnik u kolskim pošiljkama je 1972. u odnosu na 1971. godinu opao za 26 %, a 1973. god. u odnosu na istu bazu rad je opao za 54 %.

Rad u denčanim pošiljkama blaže opada. Tako je 1972. godine opao u odnosu na 1971. za 24,5 %, a 1973. godine za 33,7 %.

Rad lučke stanice Dubrovnik sa kolskim pošiljkama zavisi od veličine rada sa preduzećem "Luka Dubrovnik". Ova veza je posebno izražena u otpremi roba iz luke za područja preko pretovarna stanica Čapljina, dok je u suprotnom smjeru rad lučke stanice manje zavisian od rada luke. Iz ovoga se može zaključiti da luka obavlja normalan ili povećan obim rada a da rad stanice po svim pokazateljima opada. Ova pojava je normalna u uslovima kada prevozni kapaciteti pruge i kapaciteti pretovara ne omogućavaju normalno poslovanje luke. Brodovi koji dolaze u luku posebno na istovar moraju biti istovareni u ugovorenom vremenu. Obaveze luke prema prihvaćenim normama su velike jer penali po jednom danu zakašnjenja broda iznose i do 100.000,00 din. Dnevna norma istovara se kreće od 750 t. (roba u vrećama) do 2.000 t. (žitarice). Današnje mogućnosti pretovara Čapljina u normalnim uslovima rada su 1.000 t/dan. Pošto na pretovaru ima prosječno dnevno 700 t. i druge robe nemoguće je u današnjim uslovima prihvatiti obaveze prema brodskim normama. Radi toga luka pribjegava prevozu drumom kao jedinom rješenju. Ovo se posebno odnosi na robe koje se ne mogu lagerovati u luci koja ima skučen skladišni prostor. Tako je uzana pruga postala objektivna kočnica sadašnjeg i perspektivnog rada luke Dubrovnik.

Rad sa denčanim pošiljkama nema direktne veze u radu sa lukom, ali ipak ima tendenciju opadanja.

Iz podataka o radu stanica i datih napomena mogu se izvući sljedeći zaključci:

- Lučka stanica Dubrovnik od ukupno utovarene kolske robe ništa ne otprema preko stanice Čapljina, već sve otprema za područje Crne

- U prispjeću, ako se od ukupne količine istovarene robe isključi količina boksita koja dolazi iz stanice Nikšić i Podbožur sa pruge Bileća -
- Nikšić, sva roba dolazi preko pretovarne stanice Čapljina.

Rad prelazne stanice Bileća

Prijem bruta iz Crne Gore 1972. godine u odnosu na 1971. godine manji je za 13 %, a 1973. godine veći je za 11 %. Predaja bruta za Crnu Goru 1972. godine u odnosu na 1971. godinu manja je za 21,3 %, a 1973. godine za 41 %. Prema izvršenju rada u periodu 1 - 9/74 godine tendencija daljeg opadanja se zadržava.

- Osvrt na rad stanica: Bileća, Lastva i Trebinje.
- Stanica Bileća u otpremi željeznicom transportuje ugalj za Crnu Goru (95 % od ukupnog utovara), a svega cca 5 % od ukupnog utovara za stanice uzane ili nor. pruge. U prispjeću ova stanica prima pšenicu na skladištenje iz Luke Dubrovnik (ako je uvozna pšenica), odnosno preko stanice Čapljina (ako je domaća ili uvezena Madjarska pšenica). Od ukupno istovarene količine oko 30 % prispije preko pretovara, 30 % iz Dubrovnika, a 40 % iz silosa Lastva za mlin u Bileći i drugih stanica.
- Stanica Lastva uglavnom tovari vagone pšenicom za stanicu Bileća, a vrlo male količine cca 15 % roba tovari za druge stanice uzane ili normalne pruge. Ova stanica u prispjeću prima, uglavnom, - cca 90 % pšenicu za silos u Lastvi. Doprema robe se vrši po istom ključu kao i za stanicu Bileća.
- Stanica Trebinje tovari i otprema vrlo male količine roba željeznicom - cca 14 t/dan 1971, a 7 t/dan 1973. godine.

U prispjeću robe dolaze uglavnom iz Crne Gore i Bileće, a svega 40 % preko pretovarne stanice Čapljina.

5.2.2. Ocjena tokova bruta (kolskih pošiljaka)

Pretovarna stanica Čapljina otprema od ukupno pretovarene robe u uzane vagone 62, 12 % za Nikšić, 25,58 % za lučku stanicu Dubrovnik, a svega 12,30 % za ostale stanice na prugama Čapljina - Dubrovnik, Hum - Bileća i Bileća - Bikšić. Medjutim, od ukupno pretovarene robe u normalne vagone u stanici Čapljina 90,92 % otpada na robe iz Nikšića, a 9,08 % na robe iz ostalih stanica svih navedenih pruga (tabela 5.4.)

U radu sa denčanim pošiljkama pri pretovaru iz normalnih u uzane vagone Nikšić učestvuje sa 52,60 %, Dubrovnik sa 34,07 %, a ostale stanice sa 13,33 %.

RAD U STANICI ČAPLJINA 1973. GOD-

Tabela 5.4.

Red. br.	Vrsta robe	Pretovar iz normalnih u uzane vagone				Pretovar iz uzanih u normalne vagone			
		Ukupno	Od toga za			Ukupno	od toga		
		Nikšić	Dubrovnik	Ostale		Nikšića	Dubrovnika	Ostalih	
1.	Ugalj	26.109	26.106	-	-	-	-	-	-
2.	Nafta	585	-	-	585	-	-	-	-
3.	Rude	3.172	3.172	-	-	-	-	-	-
4.	Nemetali	401	401	-	-	700	700	-	-
5.	Crna i oboje.met.	34.176	34.176	-	-	36.171	36.171	-	-
6.	Ob.i ne ob.drvo	26.158	-	26.158	-	1.161	1.161	-	-
7.	Ogrevno drvo	265	-	-	265	1.159	1.159	-	-
8.	Cement	115	-	-	115	20	-	-	20
9.	Gradj.materijal	5.080	2.000	2.000	1.080	-	-	-	-
10.	Žito i žitni proiz.	25.425	15.000	-	10.425	10	-	-	10
11.	Gnojivo	1.655	-	-	1.655	-	-	-	-
12.	Ostala roba	32.430	15.784	11.646	5.000	9.378	5.000	-	4.378
	Ukupno kol.	155.571	96.642	39.804	19.125	48.599	44.191	-	4.408
14.	Denčana roba	15.438	8.119	5.261	2.058	722	-	722	-
15.	Ukupno den. + kol.	171.019	104.761	45.065	21.183	49.321	44.191	722	4.408
% učešća u radu sa kol-									
skim pošiljkama			62,12	25,58	12,30	90,92	-		9,08
denčanim pošiljkama			52,60	34,07	13,33	-	100 %		-

U suprotnom smjeru, tj. pri pretovaru roba iz uzanih u normalne vagne, učešće denčane robe je vrlo malo i potiče ih svih stanica ali je usvojeno da sve dolazi iz stanice Dubrovnik.

Lokalni rad medjustanica na prugama Čapljina-Dubrovnik i Hum-Bileća godišnje iznosi 23.762 t. utovara i 3.764 tone istovara robe. Medjutim, pošto stanica Bileća godišnje otpremi cca 20.000 tona uglja za Nikšić ostaje čisti lokalni rad ovih pruga 3.764. tone u prispjeću i približno toliko u otpremljanju.

Lučka stanica Dubrovnik je 1973. godine otpremila 9.517 tona robe (pšenice) za Nikšić, a primila je 46.230 t. boksita iz stanica Podbožur i Nikšić.

5.3. Zadatak supstitucije

Zadatak drumskog saobraćaja je sljedeći:

1. bez obzira na kretanje roba koje će nastati sa puštanjem pruge Beograd - Bar u javni saobraćaj, da obezbjedi u cjelosti prihvrat robe sa normalnog kolosijeka za stanice SRBiH, SRH i SR Crne Gore, odnosno, da prihvati sve robe koje se uzanom prugom otpremaju za stanice normalne pruge preko Čapljina,
2. da u cjelosti zadovolji potrebe u lokalnom robnom prevozu,
3. da obezbjedi prevoz denčanih pošiljaka.

Pod uslovom da se rad odvija u 305 radnih dana godišnje i 14 časova rada vozača, pretovara i privrede, zadatak izražen u dnevnim količinama po relacijama iznosi:

Čapljina - Nikšić	(L= 338 km)	317 t kolskih i 27 t denčanih
Nikšić - Čapljina		145 t " i 0 t denčanih
Čapljina - Dubrovnik	(L= 109 km)	131 t. " i 17,25 denčanih

Dubrovnik - Čapljina	Ø	2,36 t denčanih
Čapljina - X	63 t kolskih i	6,74 t denčanih
X - Čapljina	15 t kolskih i	Ø
Nikšić-Podbožur-Dubrovnik (L= 229 km)	152 t kolskih	
Dubrovnik - Nikšić (L= 229 km)	32 t kolskih	

Brzina kretanja vozila pod teretom je 40 km/h, a bez tereta je 60 km/h.
Ove brzine se odnose na sve relacije.

Koeficijent tehničke ispravnosti vozila je = 0,85 . Koeficijent iskorištenja nosivosti kamiona za kolske pošiljke = 0,90, a za denčane pošiljke = 0,40.

5.4. Izbor tipa drumskih vozila

Odabrano je vozilo FAP 1314 FF 145 KS domaće proizvodnje nosivosti 8 t. i priključno vozilo "Itas" nosivosti 10 t. Ukupna nosivost vučnog voza = 18 t.

5.5. Lokacija pretovarne stanice

Pretovar robe između vagona i kamiona moguće je ostvariti u stanicama Ploče, Metković i Čapljina. Međutim, stanice Ploče i Metković oskudjevaju sa manipulativnim prostorom kao i potrebnim pratećim kapacitetima. Stanica Čapljina već sada raspolaže, kako sa manipulativnim prostorom, tako i sa drugim kapacitetima koji u sadašnjem stanju (uz mala investiciona ulaganja) može zadovoljiti potrebe pretovara vagon - kamion i obratno.

Stanica Čapljina ima:

- izgrađene pristupne puteve i manipulativni plato za rad sa denčanim i djelimično kolskim pošiljkama,
- djelimično izgrađene pristupne puteve za rad sa kolskim pošiljkama,
- manipulativne kolosijeke za rad sa kolskim i denčanim pošiljkama,

- kolosijeke za manevarski rad,
- magacin, magacinske rampe i pretovarne rampe,
- lokomotive za manevru,
- poslovni prostor, društvene prostorije, stambene prostorije za odmor i smještaj pretovarnih radnika,
- pretovarne radnike koji sada vrše pretovar roba,
- organizaciju transportne službe za potrebe pretovara,
- izvjesne objekte od ložionice Čapljina za potrebe radionice za tekuću opravku drumskih vozila.

Radi toga je usvojena lokacija pretovara u stanici Čapljina, gdje je i sjedište organizacione jedinice za Željeznički auto saobraćaj (ŽAS), a koja ima svoje ispostave u stanicama Dubrovnik, Bileća, Trebinje i Nikšić.

5.6. Potreban vozni park

Potreban vozni park će se izračunati za podmirenje pretovara kolskih i denčanih pošiljaka u stanici Čapljina, za medju-stanični rad pruge i za prevoze boksita iz Nikšića i Podbožura za Dubrovnik.

1. Relacija: Čapljina - Nikšić (L = 338 km)

Nikšić prosječno dnevno prima iz stanice Čapljina $Q_p = 317$ t, a otprema preko stanice Čapljina prosječno dnevno $Q_o = 145$ t. kolskih pošiljaka. U prispjeću stanica Nikšić prima preko stanice Čapljina i 27 t. denčane robe dnevno.

Medjutim, sa područja Nikšić se otprema za lučku stanicu Dubrovnik i 152 t/dnevno boksita, pa je potrebno ove prevoze ukomponovati u povratne vožnje vučnih vozova iz pravca Nikšić za Čapljinu. Zato će se pojaviti

slučajevi kada je vučni voz u oba smjera na cjeloj relaciji tovaren, odnosno, da je u smjeru Čapljina - Nikšić tovaren, a u suprotnom smjeru Nikšić - Čapljina prazan ili djelimično tovaren (Nikšić - Dubrovnik) a djelimično prazan (Dubrovnik - Čapljina).

Da bi se došlo do potrebnog radnog i inventarskog parka potrebno je odrediti obrte vučnih vozova za svaki slučaj posebno.

5.6.1. Obrt vučnih vozova (T_o)

- Slučaj kada su oba smjera tovarna na cjeloj relaciji Čapljina - Nikšić.

$$T_{ol} = t_u^{\check{C}} + t_v^{\check{C}-N} + t_i^N + t_u^N + t_v^{N-\check{C}} + t_i^{\check{C}} + t_d \quad \text{gdje je:}$$

$t_u^{\check{C}}$ - vrijeme utovara u stanici Čapljina,

$t_v^{\check{C}N}$ - vrijeme vožnje Čapljina - Nikšić,

t_i^N - vrijeme istovara u stanici Nikšić,

t_u^N - vrijeme utovara u stanici Nikšić,

$t_v^{N-\check{C}}$ - vrijeme vožnje Nikšić - Čapljina,

$t_i^{\check{C}}$ - vrijeme istovara u stanici Čapljina,

t_d - vrijeme dangube u obrtu

Vrijeme utovara - istovara je jednako za sve operacije u bilo kom

mjestu i iznosi $t = \frac{2 \cdot \gamma \cdot t'}{60}$ (min) gdje je:

γ - nosivost vučnog voza,

γ - koeficijent iskorištenja nosivosti vučnog voza

t' - vrijeme potrebno za manipulaciju jedne tone robe

$$t' = 10 \text{ min/t}$$

$$t_u = \frac{18 \times 0,90 \times 10}{60} = 2,70 \text{ (h)}$$

$$t_u = t_i = 2,70 \text{ (h) za sve vrste roba.}$$

$$\text{Vrijeme vožnje } t_{\check{V}\check{C}-N} = \frac{L}{V} = \frac{338}{40} = 8,45 \text{ (h)}$$

$$t_{\check{V}\check{C}-N} = t_{\check{V}N-\check{C}} = 8,45 \text{ (h) za slučaj kada su oba smjera tovarena.}$$

$$T_{01} = 2,70 \times 4 + 8,45 \times 2 + 3,00 = 30,70 \text{ (h)}$$

$$T_{01} = 30,70 \text{ (h)}$$

- Slučaj kada vučni voz ima tovarni smjer Čapljina - Nikšić, a smjer Nikšić - Čapljina djelimično tovarni /Nikšić - Dubrovnik
 = = 152 t, i $L = 229 \text{ km/}$ i djelimično prazan (Dubrovnik - Čapljina
 $L = 109 \text{ km}$).

$$T_{02} = t_{u\check{C}} + t_{\check{V}\check{C}-N} + t_{iN} + t_{uN} + t_{\check{V}N-D} + t_{iD} + t_{\check{V}D-\check{C}} + t_d$$

$$t_{u\check{C}} = t_{iN} = t_{uN} = t_{iD} = 2,70 \text{ (h)}$$

$$t_{\check{V}\check{C}N} = 8,45 \text{ (h)}$$

$$t_{\check{V}N-D} = \frac{229}{40} = 5,73 \text{ (h)}$$

$$t_{\check{V}D-\check{C}} = \frac{109}{50} = 2,18 \text{ (h)}$$

$$T_{02} = 2,70 \times 4 + 8,45 + 5,73 + 2,18 + 3,00$$

$$T_{02} = 30,16 \text{ (h)}$$

- Slučaj kada je jedan smjer tovarni a drugi smjer u cjelosti prazan.

$$T_{03} = t_{u\check{C}} + t_{\check{V}\check{C}N} + t_{iN} + t_{\check{V}N\check{C}} + t_d \text{ (h)}$$

$$t_{u\check{C}} = t_{iN} = 2,70 \text{ (h)}$$

$$t_{\check{V}\check{C}N} = 8,45 \text{ (h) - tovarni smjer vožnje}$$

$$t_{\check{V}N\check{C}} = 6,76 \text{ (h) - prazni smjer vožnje}$$

$$t_d = 3,00 \text{ (h)}$$

$$T_{03} = 2 \times 2,70 + 8,45 + 6,76 + 3,00 \text{ (h)}$$

$$T_{03} = 23,61 \text{ (h)}$$

- Prevoz denčane robe na relaciji Čapljina - Nikšić (tovarni smjer), a u suprotnom smjeru vozilo se vraća prazno:

Puni obrt iznosi kao kod gornjeg slučaja za kolske pošiljke, jer se radi o kabastoj i osjetljivoj robi:

$$To4 = To3 = 23,61 \text{ (h)}$$

- Prevoz roba na relaciji Čapljina - Dubrovnik.

Na ovoj relaciji u današnjim uslovima rada stanica Dubrovnik prima kolske i denčane pošiljke preko pretovarne stanice, ali ne otprema kolske pošiljke u povratnom smjeru. Količina denčanih pošiljaka u smjeru Dubrovnik - Čapljina je vrlo mala (2,76 t/dan).

Zato se ovdje pojavljuje slučaj da je samo jedan smjer tovarni pri prevozu kolskih i denčanih pošiljaka, a vrlo rijetko su oba smjera tovarna i to pri prevozu denčane robe.

- Slučaj kada je smjer Čapljina - Dubrovnik tovarni a smjer Dubrovnik - Čapljina prazni:

$$To5 = tu\check{C} + tv\check{C}D + tiD + tvD-\check{C} + td \text{ (h)}$$

$$To5 = 2 \times 2,70 + 2,73 + 2,18 + 3,00 \text{ (h)}$$

$$To5 = 13,31 \text{ (h)}$$

- Slučaj kada su na relaciji Čapljina - Dubrovnik oba smjera tovarna (prevoz denčane robe):

$$To6 = tu\check{C} + tv\check{C}D + tiD + tvD + tvD\check{C} + ti\check{C} + td \text{ (h)}$$

$$To6 = 4 \times 2,70 + 2 \times 2,73 + 3,00 \text{ (h)}$$

$$To6 = 19,46 \text{ (h)}$$

U ovom slučaju je $tv\check{C}D = tvD\check{C} = 2,73 \text{ (h)}$, a $tu\check{C} = tiD = tuD = ti\check{C} = 2,70 \text{ (h)}$.

Lokalni rad sa kolskim i denčanim pošiljkama:

Prosječna dužina trčanja tone robe u lokalnom prevozu (sa pretovara za stanice pruga Čapljina - Dubrovnik, Hum - Bileća i obratno kao i u medjumjesnom radu) kolskih i denčanih pošiljaka je (usvojena) Ppr = 141 km., jer pretovarna stanica Čapojina u loko radu najviše radi sa stanicama Trebinje, Lastva i Bileća.

-Slučaj kada su vozila tovarena kolskom robom u oba smjera na cijeloj relaciji prevoza:

$$To7 = tu\check{C} + tv\check{C}_x + tix + tux + tvx\check{C} + ti\check{C} + td \text{ (h)}$$

Vrijeme vožnje od stanice Čapljina do mjesta "X" na relaciji L = 141 km iznosi:

$$tv\check{C}_x = \frac{141}{40} = 3,53 \text{ (h)}$$

$$tv\check{C}_x = tvx\check{C} = 3,53 \text{ (h)}$$

$$To7 = 4 \times 2,70 + 2 \times 3,53 + 3,00 = 20,86 \text{ (h)}$$

$$To7 = 20,86 \text{ (h)}$$

-Vozila su tovarena kolskom ili denčanom robom samo u jednom smjeru:

$$To8 = tu\check{C} + tv\check{C}_x + tix + tvx\check{C} + td \text{ (h)}$$

Vrijeme vožnje u tovarenom smjeru iznosi $tv\check{C}_x = 3,53 \text{ (h)}$

Vrijeme vožnje u praznom smjeru iznosi $tvx\check{C} = \frac{141}{50} = 2,82 \text{ (h)}$

Vrijeme utovara u stanici Čapljina $tu\check{C} = tix = 2,70 \text{ (h)}$

$$To8 = 2 \times 2,70 + 3,53 + 2,82 + 3,00 = 14,75 \text{ (h)}$$

$$To8 = 14,75 \text{ (h)}$$

Broj obrta u toku radnog vremena (Zo)

$$Zo = \frac{Hr}{To} = \text{gdje je:}$$

Hr - radno vrijeme u toku 24 (h)

Za usvojenu organizaciju rada Hr = 14 (h)

To - vrijeme trajanja punog obrta za vučni voz na posmatranoj relaciji.

$$Z_{01} = \frac{Hr}{To1} = \frac{14}{30,70} = 0,45$$

$$Z_{02} = \frac{Hr}{To2} = 0,46$$

$$Z_{03} = \frac{Hr}{To3} = \frac{14}{23,61} = 0,59$$

$$Z_{04} = \frac{Hr}{To4} = \frac{14}{23,61} = 0,59$$

$$Z_{05} = \frac{Hr}{To5} = \frac{14}{13,31} = 1,05$$

$$Z_{06} = \frac{Hr}{To6} = \frac{14}{19,46} = 0,72$$

$$Z_{07} = \frac{Hr}{To7} = \frac{14}{20,86} = 0,67$$

$$Z_{08} = \frac{Hr}{To8} = \frac{14}{14,75} = 0,95$$

5.6.2. Potreban broj vučnih vozova na radu (Ar)

$$Ar_x = \frac{Q_x}{q \times \gamma \times Z_{0x}} \quad (\text{vučnih vozova}) \text{ gdje je:}$$

Q_x - količina zadatog rada u toku dana

q - nosivost vučnog voza ($q = 18 \text{ t}$)

γ - koeficijent iskorištenja nosivosti vučnog voza

($\gamma = 0,90$ za kolske, a $0,40$ za denčane pošiljke)

Z_{0x} - broj obrta u toku radnog vremena.

5.6.2.1. Relacija: Čapljina - Nikšić

- Pod uslovima obrta Tol potrebno je dnevno od Čapljine do Nikšića i obratno dnevno prevoziti $Q_1 = 145 \text{ t}$. To znači da se dnevno iz stanice Čapljina otpremi 145 t. za Nikšić, a iz Nikšića dopremi u

stanicu Čapljina takodje 145 t.

$$Ar1 = \frac{145}{18 \times 0,90 \times 0,45} = \frac{145}{7,29} = 19,89 \text{ vučnih vozova}$$

Ar1 = 19,89 vučnih vozova

- Pod uslovima obrta To2 potrebno je dnevno iz stanice Čapljina do Nikšića prevoziti Q2 = 152 t, a u povratnom smjeru samo na relaciji Nikšić - Dubrovnik prevući 152 tone boksita. Za izvršenje ovog zadatka potrebno je:

$$Ar2 = \frac{152}{18 \times 0,90 \times 0,46} = 20,40 \text{ vučnih vozova}$$

- Pod uslovima obrta To3 potrebno je dnevno na relaciji Čapljina - Nikšić prevući Q3 = - (Q1 + Q2) = 317 - (145 + 152) = 20 t kolskih pošiljaka.

$$Ar3 = \frac{20}{18 \times 0,90 \times 0,59} = 2,09 \text{ vučnih vozova}$$

Ar = 2,09 vučnih vozova.

- Za dnevne potrebe prevoza, denčane robe (Q4 = 27 6/dan) na relaciji Čapljina - Nikšić treba

$$Ar4 = \frac{Q}{2 \times \gamma \times Z_{o4}} = \frac{27}{18 \times 0,40 \times 0,59} = 6,35 \text{ vučnih vozova}$$

Ar4 = 6,35 vučnih vozova

5.6.2.2. Relacija: Čapljina - Dubrovnik

- Stanica Čapljina prosječno dnevno otprema 131 t. kolske robe za lučku stanicu Dubrovnik. Prema podacima o radu u 1973 godini stanica Dubrovnik nije otpremala kolske pošiljke za stanice preko pretovarne stanice Čapljina. Za izvršenje ovog obima rada a pod uslovima obrta To5 potrebno je:

$$Ar5 = \frac{Q5}{2 \times \gamma \times Z_{o5}} = \frac{131}{18 \times 0,90 \times 1,05} = 7,70 \text{ v. vozova}$$

Ar5 = 7,70 vučnih vozova.

- Stanica Čapljina u radu sa stanicom Dubrovnik prosječno dnevno otpremi 17,25 t a primi 2,36 t denčane robe.

Za prevoz 2,36 t. denčane robe u oba smjera potrebno je

$$Ar6 = \frac{2,36}{18 \times 0,40 \times 0,72} = 0,46 \text{ vučnih vozova}$$

Za prevoz 14,89 t (17,25 - 2,36 = 14,89 t) denčane robe dnevno na relaciji Čapljina - Dubrovnik potrebno je:

$$Ar6 = \frac{14,89}{18 \times 0,40 \times 1,05} = 1,97 \text{ vučnih vozova}$$

- Za potrebe prevoza denčane robe u oba smjera na relaciji Čapljina - Dubrovnik potreban je sljedeći broj vučnih vozova

$$Ar6 = Ar6 + Art = 0,46 + 1,97 = 2,43 \text{ v. vozova}$$

$$Ar6 = 2,34 \text{ vučnih vozova}$$

- Pod uslovima obrta To7 potrebno je dnevno na relaciji L = 141 km. prevući u oba smjera po 14,45 t. Za ovaj rad broj vučnih vozova iznosi:

$$Ar7 = \frac{14,45}{18 \times 0,90 \times 0,67} = 1,33 \text{ vučnih vozova}$$

- Pod uslovima obrta To8 potrebno je dnevno u jednom smjeru na relaciji L = 141 km. prevući 48,25 t. robe. Za ovaj rad potreban broj vučnih vozova na radu iznosi:

$$Ar = \frac{48,25}{18 \times 0,90 \times 0,95} = 3,14 \text{ vučnih vozova}$$

- Pod uslovima takodje obrta To8 potrebno je dnevno u jednom smjeru na relaciji dužine L = 141 km. prevući 5,74 t. denčane robe. Za izvršenje ovoga prevoza potrebno je:

$$Ar_9 = \frac{6,74}{18 \times 0,40 \times 0,95} = 0,98 \text{ vučnih vozova}$$

Za izvršenje svih zadataka u prevozu za zadate relacije i vrste roba (kolsko i denčano) potreban ukupan radni park vučnih vozova iznosi:

$$Ar = Ar_1 + Ar_2 + \text{---} + Ar_9$$

$$Ar = 64,31 \text{ vučnih vozova.}$$

Ovo je potreban broj vučnih vozova na radu ali pod uslovom da se ostvare norme utovara - istovara robe, dinamika prispjeća i otpreme robe po relacijama kao i da gubici u radu po jednom obrtu ne budu veći od usvojenih .

Medjutim, u stvarnosti je nemoguće regulisati dinamiku prispjeća i otpreme robe koja je pod uticajem niza objektivnih faktora.

Normalno je da zbog neravnomjernosti obima rada nastupi povećano prazno trčanje vučnih vozova što će im objektivno umanjiti proizvodnost. Radi toga je usvojen koeficijent neravnomjernosti kretanja roba 1,15. Proračunati vozni park uvećan za 15 % iznosi:

$$Ar = 64,31 \times 1,15 = 73,96 \text{ v. vozova}$$

$$\text{Usvojeno } Ar = 74 \text{ vučna voza.}$$

Inventarski vozni park (A_i)

$$A_i = \frac{Ar}{\lambda} \text{ vučnih vozova gdje je:}$$

Ar = potreban radni park

λ = koeficijent tehničke ispravnosti (0,85)

$$A_i = \frac{74}{0,85} = 87 \text{ vučnih vozova}$$

5.7. Potrebni kadrovi

Da bi drumski saobraćaj normalno obavljao zadatak supstitucije robnog željezničkog prevoza potrebno je obezbjediti kadrove za sljedeće poslove: pretovar roba iz vagona u kamion i obratno, prevoz roba, održavanje vozila, organizaciju rada u stanici Čapljina i njenim ispostavama.

Ispostave treba organizovati u sadašnjim stanicama:
Dubrovnik, Trebinje, Bileća i Nikšić.

5.7.1. Pretovar roba

Pretovar roba u stanici Čapljina se obavezno organizuje od strane nosioca transportne usluge. Da bi se vrijeme robnih operacija izvršilo kako je predviđeno i da bi se dnevno prosječno pretovaralo 770 tona kolske i 61 tone denčane robe potrebno je obezbjediti 95 pretovarnih radnika.

5.7.2. Vozački kadar

Svi vučni vozovi su posjednuti sa dva vozača koji naizmjenično opslužuje vozilo. Za ove potrebe je neophodno 174 kvalifikovana vozača sa potrebnim vozačkim kategorijama za upravljanje vučnim vozom.

5.7.3. Radioničko osoblje

Za potrebe tekućeg održavanja, priprema za tehničke preglede pred registraciju vozila i manje investicione opravke potrebno je ukupno 34 radnika od čega:

- 3 VK automehaničara,
- 3 VK varioca - bravara,

- 2 VK tokara,
- 2 VK autoelektričara,
- 2o KV auto mehaničara,
- 1 KV auto lakirer,
- 1 KV kovača,
- 2 KV stolara.

5.7.4. Režijsko i transportno akviziciono osoblje

Radnici rade u sjedištu organizacione jedinice ili u njenim ispostavama. Sjedište organizacione jedinice je u stanici Čapljina, a ispostave su Dubrovnik, Trebinje, Bileća i Nikšić. Potreban broj radnika u službenim mjestima:

Organizaciona jedinica Čapljina

- rukovodilac organizacione jedinice ŽAS-a	1 Visoka SS
- referent za organizaciju rada	1 Viša SS
- referent za privredne poslove	1 Viša SS
- dispečer - disponent	3 SSS
- obračunski radnik	3 SSS
- administrativni radnik	1 SSS
- robni blagajnik	1 SSS

Ispostava Dubrovnik

- rukovodilac ispostave	1 Viša SS
- robni blagajnik	1 SSS
- magacioner	2 SSS
- avizer	1 NK

Ispostava Trebinje

- rukovodilac ispostave	1 Viša SS
- robni blagajnik	1 SSS
- magacioner	2 SSS

- avizer 1 NK

Ispostava Bileća

- rukovodilac ispostave 1 Viša SS
- robni blagajnik 1 SSS
- magacioner 2 SSS
- avizer 1 NK

Ispostava Nikšić

- rukovodilac ispostave 1 Viša SS
- robni blagajnik 1 SSS
- magacioner 2 SSS
- avizer 1 NK

5.7.5. Ukupan broj radnika

- 99 NK radnika
- 198 KV radnika
- 20 SSS radnika
- 10 VK radnika
- 6 Više SS radnika
- 1 Visoka SS radnika

334 radnika

Iz ovoga proizilazi da je po jednom vučnom vozu zaposleno 3,84 radnika.

Sve potrebne radnike za djelatnost drumskog saobraćaja treba obezbjeđiti iz raspoloživog kadra sa pruge Čapljina - Dubrovnik i Hum - Bileća. Neophodno je reći da se prije obustave željezničkog saobraćaja izvrše sve potrebne predradnje kao što je izbor kadrova po strukturama, organizacija sistema prekvalifikacije, obezbjeđenje sredstava za prekvalifikaciju i sl. Sve predradnje bi trebalo završiti 3 mjeseca prije eventualne obustave saobraćaja. Preostalo vrijeme od 3 mjeseca je dovoljno da se izvrši prekvalifikacija radnika za nova zanimanja.

Predlaže se da se radna mjesta službe održavanja popune radnicima iz službe vuče bez obzira na godine starosti. Radno mjesto vozača treba po mogućnosti popunjavati sa radnicima metalne struke, a tek onda sa radnicima ostalih zanimanja.

Radnici za radno mjesto vozača ne bi trebalo da budu stariji od 35 godina.

Radna mjesta pretovarnih radnika popuniti iz stanja pretovarnih radnika stanice Čapljina i raspoloživih radnika službe za održavanje pruga.

Radna mjesta režijskog i transportno akvizicionog karaktera treba popunjavati sa radnicima iz saobraćajno transportne djelatnosti.

5.8. Procjena troškova drumskog saobraćaja

Obzirom na zadatak ovog djela materijala za procjenu troškova su korištene kalkulacije Pogona i OOUR-a za drumski saobraćaj ŽTP-a. Prema kalkulacijama ŽTP-a Sarajevo djelatnost drumskog saobraćaja je u 1973. godini i za period 1 - 9. 1974. godine realizovala faktor "2". To znači da bruto lični dohoci, minuli rad, kilometraž a vozačkog osoblja, terenski rad i dnevnice za službeno putovanje u ukupnim troškovima poslovanja učestvuje za 50 %. Ovako visoko učešće ovih troškova u ukupnim troškovima je posljedica velikog broja pretovarnih - transportnih radnika, zatim režijskog i transportno akvizicionog osoblja.

Medjutim, skoro u istovjetnoj situaciji će se naći i novoformirana organizaciona jedinica željezničkog auto saobraćaja koja će vršiti supstituciju. Jedino, uzimajući u obzir broj zaposlenih radnika po jednom vučnom vozu (3,84), treba prilikom procjene ukupnih troškova uzeti u obzir nešto veći faktor. U ovom slučaju se usvaja faktor 2,3, što je i najbliža realnost. Na osnovu ovoga faktora kao i na

osnovu ukupnih izdataka za lične dohotke radnika može se doći, sa velikim stepenom pouzdanosti, do veličine ukupnih troškova poslovanja.

-Bruto lični dohoci radnika (Tbld)

Kvalif. struktura	pr.bruto mj.	Br. radnika	Godišnje (din.)
NK radnik	2.205 din.	99	2.619.550,00
KV radnik	3.150 din.	198	7.484.400,00
SSS radnik	3.000 din.	20	720.000,00
VK radnik	3.675. din.	10	441.000,00
Viša SS radnika	3.675. din.	6	264.600,00
Visoka SS radnika	5.400 din.	1	64.800,00

Tbld = 11.594.350 din.

- Izdaci za minuli rad radnika (Tmr)

Pošto se radno mjesto popunjava radnicima iz stanja na pomenutim prugama normalno je očekivati da je to kadar sa više godina radnog staža. Usvojen je prosječan radni staž po zaposlenim 15 godina. Kako mjesečno nadoknada za minuli rad iznosi sada 13,00 din. to ukupni izdaci iznose cca:

Tm ϕ = 1.172.340,00 din.

Ostali izdaci za kilometražu osoblja, terenski rad i putne dnevnice osoblja iznose cca 13 % od bruto ličnih dohodaka.

Prema tome ukupni troškovi željezničkog auto saobraćaja, koji vrši supstituciju željezničkog saobraćaja, iznose

$$T_g = (Tbld + Tmr + Tbld \times 1,13) \times 2,3$$

$$= (11.594.350 + 1.172.340 + 11.594.350 \times 0,13) \times 2,3 =$$

$$= 32.830.096 \text{ din}$$

$$T_g = 32.830.096 \text{ din}$$

5.9. Potrebne investicije za realizaciju programa supstitucije

Prema sadašnjim cijenama drumskih vozila domaće proizvodnje vozila FAP 13 14 FF 145 KS košta cca 245.910,00 din., a cijena jedne prikolice tipa P-10 proizvodnje "ITAS" iznosi cca 114.200,00 din. Za nabavku potrebnog voznog parka potrebno je 21.394.170,00 din. za vučna sredstva i 9.935.400,00 din. za vozna sredstva. Za obezbjedjenje nabavke 87 vučnih vozova potrebno je ukupno 31.329.570,00 dinara.

Pored investicionih ulaganja za nabavku vučnih vozova potrebna su i druga ulaganja koja približno iznose cca 3.100.000 din. od čega:

- radionica za tekuće održavanje vozila cca 1.500.000,00 din.
- oprema radionice cca 300.000,00 din.
- uredjenje pristupnih puteva i
manipulativnih kolosijeka cca 800.000,00 din.
- izgradnja strmih ravni i navozne rampe cca 500.000,00 din.

Ukupna investiciona ulaganja bi iznosila cca 34.429.570,00 din.

5.10. Ostale napomene

Analiza tokova roba ukazuje da će sa povećanjem u javni saobraćaj pruge Beograd-Bar današnji obim rada izrazito opasti jer će roba promijeniti smjer kretanja u cilju smanjenja troškova transporta.

Objektivno je očekivati da će obim rada koji se obavlja sa Željezarnom Nikšić u cijelosti nestati. Radi toga valja voditi računa o ovoj pojavi, koja može značajno uticati na poslovanje organizacije drumskog saobraćaja. Naime, u tom slučaju bi rad koji obavljaju uzane pruge mogao obaviti znatno manji broj vučnih vozova od 87 predviđenih. Treba razmotriti mogućnost da se iz postojećih kapaciteta drumskog saobraćaja ŽTP-a izdvoje kapaciteti za ove potrebe, a da se investira u dopunska sredstva. Prema stanju kapaciteta sa kojima se raspolaže postoje realni uslovi za izdvajanje cca 40 vučnih vozova

za ove potrebe. Tako bi se smanjila investiciona ulaganja za nabavku vučnih vozova, a istovremeno izbjegao rizik u vezi izmjene tokova roba. Zbog toga se prije nabavke novih sredstava treba detaljno razmotriti pomenuta mogućnost.

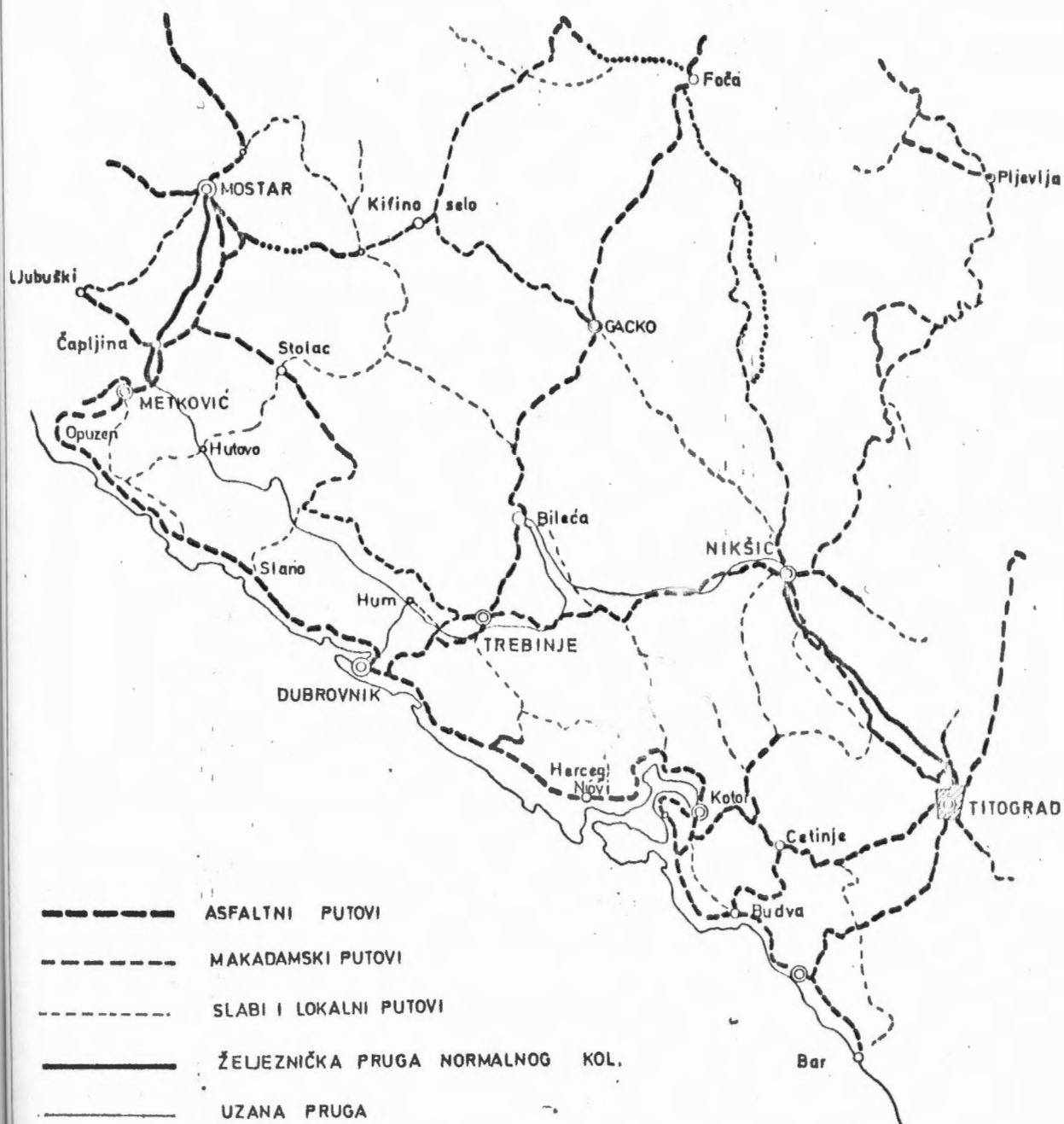
Važno je napomenuti da predviđena investiciona sredstva i kadrovi obezbjeđuju ne samo supstituciju prevoza postojećom uzanom prugom, nego i loko prevoza kamionima od korisnika do željezničke stanice i obratno, za sve korisnike koji nemaju vlastite industrijske kolosijeke. Ovo je značajna činjenica zato što se privreda oslobadja dosta visokih troškova dovoza i odvoza robe od željezničke stanice do skladišta i obratno, koji po toni manipulisane robe iznose prosječno cca 60 din. što za 135.000 tona iznosi ukupno 8,100.000.- dinara.

Osim toga, treba imati u vidu da predviđena investiciona sredstva i kadrovi obezbjeđuju i supstituciju prevoza na uzanoj pruzi Bileća - Nikšić, koja pripada ŽTP-u Beograd. Izražen u netotonskim kilometrima rad ove grupe iznosi 13,5 miliona ntkm, a to predstavlja 36,8 % netotransportnog učinka uzanih pruga južno od Čapljine koje pripadaju ŽTP-u Sarajevo. Znači, efekt supstitucije koji je naprijed utvrđen bio bi još znatno veći kad bi se uzeo u obzir i gubitak koji se ostvaruje na pruzi Bileća-Nikšić. Što se tiče prevoza putnika, njega treba povjeriti autotransportnim preduzećima sa toga regiona.

Zadatak ovog materijala je samo da ocijeni realne mogućnosti supstitucije željezničkog saobraćaja drumskim, a ne i da predloži konkretnu organizaciju rada u supstituirajućem drumskom saobraćaju.

To što je i sama organizacija tretirana nešto šire, rezultat je želje da se dodje do što preciznije ocjene troškova drumskog prevoza, kako bi se sagledala društvena opravdanost supstitucije, a još više da se dodje do što preciznijeg podatka o mogućnosti zapošljavanja tehnološkog viška radne snage sa uzane pruge.

SKICA PUTNE MREŽE



6. PROBLEM TEHNOLOŠKOG VIŠKA RADNE SNAGE

Problem rješenja tehnološkog viška radne snage, koji će nastati supstitucijom željezničkog saobraćaja drumskim, je najozbiljniji i najosjetljiviji problem vezan za problematiku uzanih pruga južno od Čapljine. Zbog toga mu se mora posvetiti izuzetna pažnja, a u njegovom rješavanju moraju uzeti učešće sve zainteresovane strane. Uspješno rješenje tehnološkog viška predstavlja osnovu uspješnog rješenja i ostalih pitanja.

U priloženim tabelama dat je pregled zaposlenih radnika na svim uzanim prugama ŽTP-a Sarajevo. Tabele sadrže sve podatke o radnicima koji mogu biti interesantni za ovo razmatranje. Podaci su obradjeni u Elektronskom računskom centru ŽTP-a Sarajevo.

Kao što se iz tabelarnih pregleda vidi na uzanim prugama južno od Čapljine zaposlen je slijedeći broj radnika:^{*1}

- u saobraćajno transportnoj djelatnosti	339 radnika
- u djelatnosti vuče vozova	722 radnika
- u djelatnosti održavanja pruge	291 radnik
- u djelatnosti održavanja elektro teh.postr.	18 radnika
- na pretovaru u Čapljini	156 radnika
Ukupno:	1.526 radnika

Od navedenog broja kao tehnološki višak već sada je registrovano:^{*1}

- u saobraćajno transportnoj djelatnosti	5 radnika
- u djelatnosti vuče vozova	33 radnika
- u djelatnosti održavanja pruge	12 radnika
Ukupno:	50 radnika

*1 Stanje 26.6.1974.godine

U prethodnom poglavlju prikazana je mogućnost zapošljavanja u supstituirajućem drumskom saobraćaju, kojom prilikom je konstatovano da drumski saobraćaj može prihvatiti ukupno 334 radnika od čega:

- 99 NK radnika,
- 198 KV radnika,
- 10 VK radnika,
- 20 radnika sa srednjom stručnom spremom,
- 6 radnika sa višom stručnom spremom i
- 1 radnik sa visokom stručnom spremom.

Data je potreba i prema zanimanjima, kao i prema lokaciji radnih mjesta.

Pored ovoga, na normalnoj pruzi Mostar-Ploče postoji manjak pružnih radnika, koji bi se mogao popuniti iz stanja sa uzane pruge. Svi pružni radnici, njih 46, sa pružne dionice Čapljina-uzana, mogu se zaposliti na pružnu dionicu Čapljina-normalna, a još 10 radnika se može zaposliti na pružnoj dionici Ploče. Dakle, za 56 pružnih radnika sa uzane pruge ima mjesta na normalnoj pruzi. Takodje se u djelatnosti vuče vozova može zaposliti 33 radnika sa uzane pruge, a saobraćajno transportna djelatnost može prihvatiti 25 radnika.

Rješavanje izvjesnog dijela tehnološkog viška radnika trebalo bi tražiti u mogućnosti prijevremenog penzionisanja. Od ukupnog broja zaposlenih na uzanim prugama južno od Čapljine 114 radnika je sa radnim stažom od preko 30 godina. Ukoliko ne postoje druge mogućnosti trebalo bi razmotriti mogućnost regulisanja ovog pitanja posebnim zakonskim propisima, koji bi se odnosili na uzane pruge na kojima se vrši obustava saobraćaja.

Na osnovu prednjeg proizilaze mogućnosti zapošljavanja slijedećeg broja radnika sa uzanih pruga južno od Čapljine, nakon njihovog eventualnog ukidanja.

- u drumskom saobraćaju	334 radnika
- na normalnoj pruzi	114 radnika
	<hr/>
Ukupno:	448 radnika

Ako bi se omogućilo penzionisanja radnika sa preko 30 godi na radnog staža, rješilo bi se pitanje za još 114 radnika. Dakle, od ukupno 1526 zaposlenih na spisku tehnološkog viška i dalje bi ostalo 964 radnika, što je, bez sumnje, velik broj koji zahtijeva angažovanje svih društvenih faktora na iznalaženju mogućnosti zapošljavanja u okviru društvenih zajednica i privrede razmatranog regiona.

Na osnovu navedenih podataka o mogućnostima zapošljavanja radnika nakon ukidanja pruga i detaljnim priloženim podacima o broju i strukturi zaposlenih na uzanoj pruzi, već sada bi, u okviru kadrovske službe ŽTP-a Sarajevo, birao za zapošljavanje i drugih zainteresovanih radnih organizacija, i društvenih zajednica, trebalo pristupiti razradi konkretnih planova za rješavanje problema tehnološkog viška radne snage, vodeći računa pojedinačno o svakom radniku.

ELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
SARAJEVO

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNIKA
PO PRUGAMA I PRUŽNIM ODSJECIMA

S T D	PO STRUČNOJ SPIREMI									
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VISA	SRED.	NIŽA	VK	KV	PK	NK
BISTRIK	142	8	0	1	17	3	30	82	4	5
KORAN	14	0	0	0	5	2	3	3	1	0
STAMBULIĆ	19	0	0	0	6	1	4	8	0	0
PRAČA	20	0	0	0	6	0	4	10	0	0
MESICI ROG.	28	0	0	0	8	0	11	8	1	0
OSTIPRAČA	72	0	0	1	11	0	7	44	7	2
MEĐEDJA	38	0	0	0	5	1	9	19	4	0
VILAGRAD	89	3	0	1	14	3	14	52	2	3
AL.MOST	422	11	0	3	72	10	82	226	19	10
BUDO	22	0	0	0	6	1	2	12	1	0
PRIBOJ N/L	20	1	0	0	6	1	2	8	2	0
MEĐJ.PRIBOJ N/L	42	1	0	0	12	2	4	20	3	0
GORAZDE	36	0	0	1	9	1	11	9	4	1
TOČA	31	1	0	1	7	1	8	10	3	1
MILJEVINA	12	1	0	0	4	0	0	7	0	1
US.MILJEVINA	79	2	0	2	20	2	19	26	7	3
RAJ.SILOŽBE	29	12	3	7	13	2	1	2	0	1
TKS	126	10	0	0	1	0	35	36	23	29
OUR AL.MOST	698	36	3	12	118	16	141	310	52	43
BUTOVO	25	2	0	0	6	0	10	7	0	0
RAVNO	20	0	0	1	3	0	11	5	0	0
HUM	49	2	0	1	8	0	12	25	0	0
REBINJE	73	2	0	2	6	2	20	42	1	0
BILICA	23	1	0	1	8	0	4	9	0	0
ČAP.-BILICA	190	7	0	5	31	2	57	88	1	0
BUBROVNIK	85	4	0	3	10	2	9	57	1	3
RAJ.SILOŽBE	24	8	0	3	12	0	5	1	0	0
TKS	40	4	0	0	2	0	13	13	1	10
OUR STD HUM	339	23	0	11	55	4	84	159	3	18
BILA NOVA	17	1	0	1	3	0	4	9	0	0
BUSOVAČA	9	0	0	0	2	0	2	5	0	0

LENIH RADNIKA UZANOG KOLOSJEKA
PRUŽNIM ODSJECIMA

PO GODINAMA STAROSTI								PO RADNOM STAŽU			
PK	NK	BEZ	DO-30	30-40	40-50	50-60	PREKO	DO-10	10-20	20-30	PREKO
4	5	0	4	24	87	27	0	8	27	88	19
1	0	0	0	4	9	1	0	0	5	9	0
0	0	0	3	4	9	3	0	3	6	9	1
0	0	0	0	5	7	8	0	0	5	11	4
1	0	0	1	10	10	7	0	3	9	15	1
7	2	0	4	31	30	7	0	6	34	29	3
4	0	0	0	13	20	5	0	2	14	21	1
2	3	0	1	31	38	19	0	0	45	41	3
19	10	0	13	132	210	77	0	22	145	223	32
1	0	0	0	9	9	4	0	1	11	9	1
2	0	1	1	6	6	7	0	2	6	10	2
3	0	1	1	15	15	11	0	3	17	19	3
4	1	0	1	7	15	13	0	2	8	19	7
3	1	0	2	5	21	3	0	2	7	20	2
0	1	0	2	2	8	0	0	3	3	6	0
7	3	0	5	14	44	16	0	7	18	45	9
0	1	0	7	4	8	10	0	8	3	12	6
23	29	2	7	45	57	17	0	13	52	52	9
52	43	3	33	200	334	131	0	53	235	351	59
0	0	2	1	6	16	2	0	3	10	12	0
0	0	0	0	8	12	0	0	0	14	6	0
0	0	3	1	13	26	9	0	3	21	20	5
1	0	0	1	16	38	18	18	0	18	44	11
0	0	1	2	10	9	2	0	2	14	6	1
1	0	0	3	53	101	31	0	8	77	88	17
1	3	0	1	25	49	10	0	3	33	46	3
0	0	3	3	9	8	4	0	4	11	7	2
1	10	1	1	13	22	4	0	2	25	11	2
3	13	10	10	100	180	49	0	17	146	152	24
0	0	0	0	4	10	3	0	0	3	12	2
0	0	0	0	1	6	2	0	0	1	8	0

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
SARAJEVO

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNIKA
PO PRUGAMA I PRUŽNIM USLUGAMA

S.T D	PO STRUČNOJ SPREMI							
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VIŠA	SRED.	NIŽA	VK	KV
DOLAC N/L	19	0	0	0	7	0	0	12
DONJI VAKUF	35	2	0	0	5	0	9	19
JAJCE	35	2	0	1	6	0	4	22
LIPOVO	1	0	0	0	1	0	0	0
TRAVNIK	112	7	0	2	11	2	25	60
TURBE	15	0	0	0	4	0	6	5
VITEZ	12	0	0	0	6	0	0	5
ZENICA 0,76	26	1	0	0	7	0	6	12
ZEN.T.-JAJCE	281	13	0	4	52	2	56	149
BUGOJNO	10	0	0	1	3	0	1	4
GORNJI VAKUF	1	0	0	0	0	0	0	1
ZAJ.SLUŽBE	26	7	2	6	7	5	0	4
TKS	30	0	0	1	0	0	19	4
OOOR STD TR.	348	20	2	12	62	7	76	162
SANSKI MOST	30	3	0	1	8	1	5	13
SANICA DONJA	51	1	0	2	4	0	22	21
BRAVSKO	15	0	0	1	2	0	7	5
SRNETICA	47	4	0	1	4	1	4	29
OSTRELIJ	7	0	0	0	2	0	0	5
DRVAR	89	5	0	1	13	2	18	49
PRIJ.-LIČ.KA	239	13	0	6	33	4	56	122
POTOCI	8	0	0	0	2	0	4	2
MLINISTE	7	0	0	0	2	0	2	3
SRN.-MLINISTE	15	0	0	0	4	0	6	5
ZAJ.SLUŽBE	27	8	0	3	13	2	0	1
TSK	59	7	0	0	2	0	20	14
OOOR STD DRVAR	340	28	0	9	52	6	82	142
UKUPNO OOOR STD	1725	107	5	44	287	33	383	773

NIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
RUŽNIM ODSJECIMA

PO GODINAMA STAROSTI									PO RADNOM STAŽU			
KV	PK	NK	BEZ	DO-30	30-40	40-50	50-60	PREKO	DO-10	10-20	20-30	PREKO
12	0	0	0	2	7	5	5	0	3	4	9	3
19	0	1	1	0	9	16	10	0	0	7	22	6
22	1	1	0	0	11	19	5	0	0	13	19	3
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
60	3	9	0	2	25	72	13	0	2	35	68	7
5	0	0	0	0	4	7	4	0	0	5	9	1
5	0	1	0	0	0	7	5	0	0	1	9	2
12	0	1	0	3	4	9	10	0	3	4	14	5
149	4	13	1	7	65	152	57	0	8	73	171	29
4	0	1	0	0	1	7	2	0	0	2	7	1
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
4	0	2	0	1	4	14	7	0	0	7	12	7
4	3	3	0	1	11	12	6	0	2	9	15	4
162	7	19	1	9	81	186	72	0	10	91	206	41
13	1	1	0	1	6	17	6	0	2	9	15	4
21	0	1	1	0	14	35	2	0	5	13	29	4
5	0	0	0	0	2	13	0	0	0	2	11	2
29	0	1	7	2	16	25	4	0	3	17	25	2
5	0	0	0	0	2	5	0	0	0	2	5	0
49	1	3	2	4	36	48	1	0	5	43	38	3
122	2	6	10	7	76	143	13	0	15	86	123	15
2	0	0	0	2	1	5	0	0	2	2	4	0
3	0	0	0	2	0	5	0	0	2	1	3	1
5	0	0	0	4	1	10	0	0	4	3	7	1
1	0	0	8	6	9	12	0	0	5	11	8	3
14	5	18	0	3	22	31	3	0	6	25	28	0
142	7	24	18	20	108	196	16	0	30	125	166	19
773	69	99	32	72	489	896	268	0	110	597	875	143

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
SARAJEVO

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNIKA
PO PUG. LA I RAZNIM ODSJ.

S T D	PO STRUČNOJ SPREMI									
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VISA	SRED.	NIŽA	VK	KV	PK	NE
SARAJEVO	30	3	0	1	8	1	5	13	1	1
SARAJEVO DONJA	51	1	0	2	4	0	22	21	0	1
BRATSKO	15	0	0	1	2	0	7	5	0	0
BRATSKO	47	4	0	1	4	1	4	29	0	1
OSTRUG	7	0	0	0	2	0	0	5	0	0
DRVAR	89	5	0	1	13	2	18	49	1	3
PRIL.-LIČKA	239	13	0	6	33	4	56	122	2	6
POČOČI	8	0	0	0	2	0	4	2	0	0
KLIMČEV	7	0	0	0	2	0	2	3	0	0
SR.-KLIMČEV	15	0	0	0	4	0	6	5	0	0
ZAJ.SIJELE	27	8	0	3	13	2	0	1	0	0
TSK	59	7	0	0	2	0	20	14	5	18
OGUR STD DRVAR	340	20	0	9	52	6	62	142	7	24
UKUPNO OGUR STD	1725	107	5	44	287	33	383	773	69	99

ENIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
RUŽNIM ODSJECIMA

PK	NK	BEZ	PO GODINAMA STAROSTI					PO RADNOM STAŽU				
			DO-30	30-40	40-50	50-60	PREKO	DO-10	10-20	20-30	PREKO	
1	1	0	1	6	17	6	0	2	9	15	4	
0	1	1	0	14	35	2	0	5	13	29	4	
0	0	0	0	2	13	0	0	0	2	11	2	
0	1	7	2	16	25	4	0	3	17	25	2	
0	0	0	0	2	5	0	0	0	2	5	0	
1	3	2	4	36	48	1	0	5	43	38	3	
2	6	10	7	76	143	13	0	15	86	123	15	
0	0	0	2	1	5	0	0	2	2	4	0	
0	0	0	2	0	5	0	0	2	1	3	1	
0	0	0	4	1	10	0	0	4	3	7	1	
0	0	8	6	9	12	0	0	5	11	8	3	
5	18	0	3	22	31	3	0	6	25	28	0	
7	24	18	20	108	196	16	0	30	125	166	19	
69	99	32	72	489	896	268	0	110	597	875	143	

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLE
PO PRUGAMA I PRUŽ

STD	PO ŠKOLSKOJ SPREMI									
	0-1	2	3	4	5	6-7	020	023	030	034
SANSKI MOST	13	15	0	2	0	0	0	0	0	5
STANICA DONJA	28	19	0	3	1	0	0	0	0	13
BRAVSKO	9	5	0	0	0	0	0	0	0	7
CRVENTICA	29	13	1	4	0	0	0	1	1	1
OŠTRELJ	3	2	0	2	0	0	0	0	0	0
DRVAR	33	44	2	9	1	0	8	8	0	10
PRIJEDOR - LIČKA KAL.	115	99	3	20	2	0	8	9	1	36
POTOCI	3	1	0	2	0	0	0	0	0	3
MLINIŠTE	4	1	0	2	0	0	0	0	0	2
SRNETICA - MLINIŠTE	9	2	0	4	0	0	0	0	0	5
ZAJEDNIČKE SLUŽBE	5	6	0	12	3	1	0	0	0	0
TKS	21	3	23	2	0	0	0	5	23	0
OOUR STD DRVAR	160	110	26	38	5	1	8	14	24	41
UKUPNO OOUR STD	843	539	117	207	15	4	109	24	85	168

LEGENDA:

PO ŠKOLSKOJ SPREMI

0-1 BEZ ŠKOLE I OD 7 RAZREDA OSNOVNE ŠKOLE

2 OSMOGODIŠNJA ŠKOLA

3 ŠKOLA ZA RADNIČKA ZANIMANJA

4. SREDNJA ŠKOLA

5 VIŠA ŠKOLA

6-7 VISOKA ŠKOLA I MAGISTRI

A ZAPOSLENIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
MA I PRUŽNIM ODSJECIMA

TABELA BROJ 6.2.

PO ZANIMANJU																		
030	034	035	042	044	052	078	103	110	118	123	129	141	157	162	184	193	257	OSTALO
0	5	7	0	2	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	8	0	0	2
0	13	20	8	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	1
0	7	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
1	1	25	2	4	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	4	0	0	5
0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
0	10	25	7	4	0	0	0	1	0	0	4	0	1	1	12	0	0	8
1	36	24	17	11	0	9	0	1	0	2	5	0	3	1	36	0	0	16
0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
0	5	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	7	0	1	14
23	0	0	0	0	7	0	4	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	5
24	41	89	17	12	7	10	4	1	15	2	6	0	3	4	47	0	1	35
85	168	448	119	93	25	60	5	19	74	3	20	17	29	4	202	22	25	174

PO ZANIMANJU

020 KONDUKTER
023 LOŽAČ PARNIH LOKOMOTIVA
030 RADNIK
034 SAOBRAĆAJNO TRANSPORTNI OTPREMNIK
035 SAOBRAĆAJNO TRANSPORTNI RADNIK
042 VOZOVODJA
044 OSTALA ZANIMANJA
052 BRAVAR
078 MAGACINER
103 NADZORNIK PREGLEDAČA KOLA
110 NADZORNI SKRETNIČAR
118 PREGLEDAČ KOLA
123 RADIO-TELEGRAFISTA
129 RUKOVAALAC MANEVRE
141 TELEGRAFISTA
157 BLAGAJNIK BILETA
162 EKONOMISTA SREDNJE SPREME
184 SAOBRAĆAJNO TRANSPORTNI TEHNIČAR
193 TRANSPORTNI KOMERCIJALIST
257 VISI TEHNIČAR SAOBRAĆAJNO TRANSPORTNE SLUŽBE
OST. SVA OSTALA ZANIMANJA

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
SARAJEVO

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLEN
PO PRUGAMA I PR

VOZUČA VOZOVA	PO STRUČNOJ SPREMI						VK	KV	PK
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VIŠA	SRED.	NIŽA			
DIZ.DE. DRVAR	71	2	0	0	2	0	29	29	2
LOŽ.SRNETICA	46	1	0	0	0	1	16	20	0
DIZ.DE.PRIJ.	63	1	0	1	2	2	19	26	1
RAJ.SLUŽBE	30	7	0	2	9	8	4	1	0
OUR VV DRV.	210	11	0	3	13	11	68	76	3
. ALP.MOST	116	5	0	0	1	3	21	66	13
. VIŠEGRAD	210	5	0	0	3	7	51	96	35
DR.V.VOZILA	131	3	0	1	2	1	35	72	11
DRŽ. KOLA	109	0	0	1	2	1	18	57	10
RAJ. SLUŽBE	61	17	1	1	16	7	7	19	2
OUR. VV. A. M.	627	30	1	3	29	19	132	310	71
VOZUČA VOZOVA	281	27	0	1	9	1	100	113	3
OK. RADION.	178	1	1	0	3	1	15	131	3
OL. RADION.	166	1	0	2	1	1	16	105	12
RAJ. SLUŽBE	97	23	3	6	10	18	5	18	3
OUR VV. ČAP.	722	52	4	9	23	21	136	367	21
OUR ZA V.V.	1.559	93	5	15	65	51	336	753	95
ORGANIZACIONA JEDINICA									
V. VOZOVA I ODRŽ.									
IN. VOZILA DOLAC N/L									
OUR ZA V.V. I ODRŽAVA-									
ŠIN. VOZILA									
LOVAC	188	11	1	5	16	2	54	89	11

A ZAPOSLENIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
UGAMA I PRUŽNIM OSJECIMA

OBRADJENO U ERC-u
TABELA BROJ 6.3.

PO GODINAMA STAROSTI								PO RADNOM STAŽU				
KV	PK	NK	BEZ DO	-30	30-40	40-50	50-60	PREKO DO	10-20	20-30	PREKO	
29	2	9	0	2	23	39	7	0	3	20	43	5
20	0	7	2	2	15	25	4	0	3	17	25	1
26	1	11	1	3	10	44	6	0	2	18	42	1
1	0	0	6	2	9	19	0	0	2	8	18	2
76	3	27	9	9	57	127	17	0	10	63	128	9
66	13	11	1	2	37	62	15	0	6	37	69	4
96	35	13	0	5	83	103	15	0	11	103	93	3
72	11	7	2	34	39	51	7	0	38	39	53	1
57	10	18	2	8	49	44	10	0	13	50	43	3
19	2	5	3	3	24	29	5	0	6	24	29	2
10	71	54	8	52	230	289	56	0	74	253	287	13
113	3	23	31	27	66	154	34	0	37	84	144	16
131	3	17	7	103	33	33	9	0	107	40	27	4
105	12	26	3	56	48	51	11	0	61	58	35	12
18	3	16	18	14	24	40	19	0	17	31	41	8
67	21	82	59	200	171	278	73	0	222	213	247	40
753	95	163	76	261	458	694	146	0	306	529	662	62
89	11	10	-	17	42	89	36	1	18	39	67	64

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE I STRUKTURA ZAPOS
PO PRUGAMA I PRI

VUČA VOZOVA	0-1	2	3	4	5	6-7	018	023	030		
DIZEL DEPO DRVAR	31	3	35	2	0	0	0	7	11		
LOŽIONICA SKRETNICA	30	2	14	0	0	0	0	11	7		
DIZEL DEPO PRIJEDOR	41	4	15	3	0	0	1	12	10		
ZAJEDNIČKE SLUŽBE	4	11	4	10	0	1	3	0	0		
OOUR ZA V.V. DRVAR	106	20	68	15	0	1	4	30	28		
VUČA ALIPAŠIN MOST	92	4	19	1	0	0	3	43	21		
VUČA VIŠEGRAD	132	9	62	7	0	0	6	56	35		
ODRŽ. VUČNIH VOZILA	41	7	79	3	1	0	0	6	14		
ODRŽAVANJE KOLA	60	4	48	2	0	0	0	1	14		
ZAJEDNIČKE SLUŽBE	16	15	20	9	0	1	3	2	3		
OOUR VV LIPAŠIN MOST	341	39	223	22	1	1	12	108	87	2	
VUČA VOZOVA	138	6	123	18	0	1	0	35	5	4	
LOKOMOTIVSKA RADION.	47	4	116	6	0	5	0	0	1	1	
KOLSKA RADIONICA	72	10	79	5	0	0	0	0	3	2	
ZAJEDNIČKE SLUŽBE	45	27	6	12	3	4	1	12	1	2	
OOUR VV ČAPLJINA	302	47	324	36	3	10	1	47	10	11	
ORGANIZACIONA JEDINICA ZA V. VOZOVA I ODRŽAV. ŠIN. VOZILA DOLAC N/L OOUR ZA V.V. I ODRŽ. ŠIN. VOZILA RAJLOVAC OOUR ZA VUČU VOZOVA	116 749	7 106	31 615	8 73	- 4	- 12	ostali 26	3 17	33 185	16 125	13

* Bez vuče vozova Dolac

LEGENDA:

PO ŠKOLSKOJ SPREMI:

- 0-1 BEZ ŠKOLE I OD 7 RAZR.OSNOV.ŠKOLE
- 2 OSMOGODIŠNJA ŠKOLA
- 3 ŠKOLA ZA RADNIČKA ZANIMANJA
- 4 SREDNJA ŠKOLA
- 5 VISA ŠKOLA
- 6-7 VISOKA ŠKOLA I MAGISTRI

PO ZA
VUČA VOZ. 018

023

030

044

052

055

069

080

082

084

086

101

139

143

175

OST

STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
PRUGAMA I PRUŽNIM ODSJECIMA

TABELA BROJ 6.4.

PO ZANIMANJU														
023	030	044	052	055	069	080	082	084	086	101	139	143	175	OSTALO
7	11	0	11	1	0	0	18	2	6	1	0	2	2	10
11	7	1	3	0	0	0	3	12	6	0	0	0	0	3
12	10	0	3	1	0	0	14	2	8	3	0	0	3	6
0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	5	19
30	28	2	17	2	0	0	36	17	20	4	0	2	10	38
43	21	3	0	1	0	2	1	19	15	1	1	0	1	5
56	35	7	11	1	2	8	12	34	14	3	1	2	5	13
6	14	3	11	15	1	20	15	6	1	1	3	4	2	29
1	14	9	20	0	9	19	0	0	0	0	16	2	1	18
2	3	4	6	0	1	11	0	1	0	2	0	0	8	25
108	87	26	48	17	13	60	28	60	30	7	21	8	12	90
35	5	44	9	4	0	0	74	20	12	6	0	0	12	60
0	1	18	62	10	1	4	0	1	0	0	2	2	5	66
0	3	24	71	1	7	8	0	0	0	0	22	8	3	19
12	1	24	2	0	0	0	0	1	4	0	1	0	0	51
47	10	110	144	21	8	12	74	22	16	6	25	10	20	196
33	16		24	2	2		37		12	3	3	4	6	43
185	125	138	209	40	21	72	138	99	66	17	46	20	42	324

PO ZANIMANJU:

VUČA VOZ. 018 KANCELARIJSKI MANIPULANT
 023 LOŽAČ PRNIH LOKOMOTIVA
 030 RADNIK U VUČI VOZOVA
 044 OSTALA ZANIMANJA
 052 BRAVAR
 055 DIZEL MEHANIČAR
 069 KOVAČ
 080 MASINSKI BRAVAR
 082 MAŠINOVODJA DIZEL VV I
 MOTOROVODJA
 084 MAŠINOVODJA PARNIH LOKOMOTIVA
 086 MAŠINOVODJA ZA MANEVRU
 PARNIH LOK.
 101 NADZORNIK LOKOMOTIVA
 139 STOLAR
 143 TOKAR-METALOSTRUGAR
 175 MAŠINSKI TEHNIČAR
 OST SVA OSTALA ZANIMANJA

ZOP 007 ČUVAR PRUGE
 028 PRUŽNI RADNIK
 044 OSTALA ZANIMANJA
 121 PRUŽNI POSLOVODJA
 153 ZIDAR
 187 TEHNIČAR ODRŽAVANJA PRUGE
 OST SVA OSTALA ZANIMANJA ZOP-A
 029 RADNIK ZA SS I TT POSTROJ.
 039 TELEFONISTA
 044 OSTALA ZANIMANJA
 049 AUTOMEHANIČAR
 052 DRVAR
 056 ELEKTRIČAR
 057 ELEKTR. ZA ODRŽAVANJE KM
 058 ELEKTROMEHANIČAR
 059 ELEKTROMEHANIČAR STABIL. POSTR.
 061 ELEKTROMONTER
 091 MEHANIČAR ZA SS POSTROJENJA
 092 MEHANIČAR ZA TT POSTROJENJA
 163 ELEKTROTEHNIČAR
 OST SVA OSTALA ZANIMANJA ETP-A

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RAI
PO PRUGAMA I PRUŽNIM ODS

ZOP	PO STRUČNOJ SPREMI						VK	KV	PK
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VIŠA	SREDNJA	NIŽA			
PR. DIO. PRIJ.	39	0	0	0	2	0	6	16	8
PR. DIO. SAN.M.	53	0	0	0	2	0	6	21	18
PR. DIO. GRMEČ	45	0	0	0	2	0	4	22	9
PR. DIO. SRN. 1	23	1	0	0	1	0	4	4	2
PR. DIO. SRN. 2	41	1	0	0	2	0	5	15	8
PR.DIO. DRV. 1	41	0	0	0	1	0	6	21	8
PR.DIO. DRV. 2	48	0	0	0	1	0	4	24	9
PR. DIO. MLIN.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RADION. DRVAR	28	1	0	0	0	1	8	9	7
OUR ZOP. DRV.	365	17	1	7	23	11	44	136	70
PR.DIO. ZENI.	36	0	0	0	2	0	4	18	2
PR. DIO. VITEZ	48	0	0	0	2	0	6	26	6
PR. DIO. TRAV.	68	0	0	0	2	0	9	42	6
PR. DIO. JAJCE	46	0	0	0	2	0	5	25	13
PR. TRAVNIK	7	0	0	0	1	0	3	3	0
STOV. TRAVNIK	6	0	0	0	1	0	0	2	2
RAJ. SLUŽBE	21	9	0	2	5	2	0	0	2
OUR ZOP TR.	255	9	0	2	17	2	31	124	35
PR. DIO. SAR.	104	0	0	0	3	0	9	39	21
PR. DIO. SUTI.	108	2	0	0	1	0	8	43	22
PR. DIO. VIŠ.	75	0	0	0	2	0	8	33	15
PR. DIO. RUDO	62	0	0	0	1	0	4	14	17
PR. DIO. GORA.	82	0	0	0	1	0	10	22	21
DIO. ZA D. ST.	28	0	0	0	1	0	2	7	14
RAD. SREZ	35	0	0	0	1	0	9	11	8
RAJ. SLUŽBE	39	15	4	4	20	2	3	1	1
OUR ZOR SA.	533	17	4	4	30	2	53	170	119
PR. DIO. ČAP.	46	1	0	0	1	0	8	29	5
PR. DI/. RAVNO	39	0	0	0	2	0	5	31	0
PR. DIO. HUM	48	0	0	0	1	0	6	38	2
PR. DIO. DUBR.	44	0	0	0	2	0	4	36	1
PR. DIO. TREB.	43	0	0	0	2	0	5	35	1

POSLENIH RADNIKA UZANOG KOLOSIJEKA
I PRUŽNIM ODSJECIMA

PO GODINAMA STAROSTI							PO RADNOM STAŽU					
KV	PK	NK	BEZ	DO-30	30-40	40-50	50-60	PREKO	DO-10	10-20	20-30	PREKO
16	8	1	6	0	11	21	7	0	3	20	7	9
21	18	0	6	1	7	37	8	0	1	13	30	9
22	9	2	6	1	16	27	1	0	2	15	25	3
4	2	4	8	4	6	10	3	0	9	7	7	0
15	8	12	3	2	15	24	4	0	6	13	25	1
21	8	4	1	2	11	25	3	0	3	18	17	3
24	9	8	2	5	17	20	6	0	7	23	12	6
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	7	2	1	2	9	15	2	0	4	8	13	3
36	70	35	38	23	104	203	35	0	41	128	153	43
18	2	10	0	6	18	11	1	0	9	19	8	0
26	6	8	0	5	13	22	8	0	10	14	20	4
42	6	9	0	6	26	27	9	0	11	29	26	2
25	13	5	0	3	4	27	12	0	4	7	28	7
3	0	0	0	0	2	3	2	0	0	1	4	2
2	2	1	0	0	1	2	3	0	0	1	5	0
0	2	1	9	0	8	10	3	0	0	7	11	3
24	35	34	10	21	75	113	46	0	37	83	113	22
39	21	32	0	14	24	50	16	0	24	34	40	6
43	22	34	0	6	38	50	14	0	17	47	43	1
33	15	17	0	1	18	46	10	0	4	32	36	1
14	17	26	0	5	18	25	14	0	12	20	29	1
22	21	28	0	6	38	26	12	0	14	33	27	8
7	14	3	1	4	11	10	3	0	5	14	7	2
11	8	6	0	8	7	14	6	0	7	8	18	2
1	1	2	2	12	5	12	10	0	12	5	17	5
70	119	148	3	56	159	233	85	0	95	193	217	28
29	5	3	0	2	11	26	7	0	8	17	18	3
31	0	1	0	1	14	20	4	0	3	27	7	2
38	2	1	0	1	18	25	4	0	1	30	14	3
36	1	1	0	2	12	23	7	0	3	21	17	3
35	1	0	0	0	10	23	10	0	0	19	23	1

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNI
PO PRUGAMA I PRUŽNIM ODS

ZOP	PO STRUČNOJ SPREMI						VK	KV	PK
	UKUPNO	ŽENA	VISOKA	VIŠA	SREDNJA	NIŽA			
PR. DIO. BILE.	42	0	0	0	1	0	5	32	0
ZAJ. SLUŽBE	29	11	3	4	13	2	1	2	1
OOUR ZOP. DU.	291	12	3	4	22	2	34	203	10
OOUR ZOP	1.444	55	8	17	92	17	162	633	234
ETP									
DIO. SANSKI M.	19	0	0	0	0	1	3	13	0
DIO. SARAJEVO	16	0	0	0	0	0	2	12	2
DIO. TRAVNIK	7	0	0	0	0	0	3	3	0
DIO. DUBROV.	18	0	0	1	0	0	5	9	3
OOUR ETP SA.	41	0	0	1	0	0	10	24	5
OOUR ETP	60	0	0	1	0	1	13	37	5
UZANA PRUGA 1 ^{II}	4.788	255	18	77	444	102	894	2.196	403

1^{II} Bez vuče vozova Dolac

NIH RADNIKA UŽANOG KOLOSIJEKA
UŽNIM ODSJECIMA

OBRADJENO U BRC-u
TABELA BROL 6.5.

	PO GODINAMA STAROSTI							PO RADNOM STAŽU				
	PK	NK	BEZ	DO-30	30-40	40-50	50-60	PREKO	DO-10	10-20	20-30	PREKO
32	0	4	0	4	10	25	3	0	6	17	19	0
2	1	1	2	5	6	6	13	0	6	7	10	6
	10	11	2	15	81	147	48	0	27	138	108	18
33	234	228	53	115	419	696	214	0	200	542	591	111
13	0	2	0	4	3	7	0	0	6	4	9	0
12	2	0	0	6	3	3	4	0	6	4	3	3
3	0	0	1	1	2	2	2	0	1	2	3	1
9	3	0	0	4	4	7	3	0	4	4	7	3
24	5	0	1	11	9	12	9	0	11	10	13	7
	5	2	1	15	17	19	9	0	17	14	22	7
6	403	492	162	463	1.383	2.305	637	0	633	1.682	2.150	323

ELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STARIJE I STRUKTURA ZA OSIMNIH RADNIKA
PO PRUGAMA I PRUŽNIM ODJELIMA

Z O P	ZANIMANJA									
	0-1	2	3	4	5	6-7	007	028	044	121
PUŽ.DION.PRIJEDOR	35	4	0	0	0	0	1	28	0	7
PUŽ.DION.SARAJEVO	49	3	1	0	0	0	6	39	0	6
PUŽ.DION.GRAČAC	42	3	0	0	0	0	3	36	0	4
PUŽ.DION.SREBENICA 1	21	2	0	0	0	0	0	16	1	4
PUŽ.DION.SREBENICA 2	41	4	0	0	0	0	2	34	1	4
PUŽ.DION.DRVAR 1	38	2	1	0	0	0	3	31	0	6
PUŽ.DION.DRVAR 2	46	0	1	1	0	0	6	34	0	4
PUŽ.DION.METKOVIĆ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DIONICA DRVAR	14	1	13	0	0	0	0	1	1	0
MEĐURUČJE SREBENICA	20	6	2	12	2	1	0	1	6	0
UKUPNO DRVAR	306	25	10	13	2	1	21	220	9	35
PUŽ.DION.ZENICA	32	3	0	1	0	0	10	20	0	4
PUŽ.DION.VITEZ	43	5	0	0	0	0	10	28	0	5
PUŽ.DION.TRAVNIK	61	6	0	1	0	0	17	35	0	8
PUŽ.DION.BUGOJNO	20	3	0	0	0	0	6	11	0	4
PUŽ.DION.JASEL	41	3	0	0	0	0	10	27	0	6
DIONICA TRAVNIK	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0
MEĐURUČJE TRAVNIK	5	1	0	0	0	0	1	4	0	0
MEĐURUČJE SREBENICA	7	7	0	6	1	0	0	2	1	0
UKUPNO TRAVNIK	212	22	2	8	1	0	54	127	1	27
PUŽ.DION.SARAJEVO	91	10	2	1	0	0	24	61	5	9
PUŽ.DION.USKUPČA	102	6	0	0	0	0	24	56	4	8
PUŽ.DION.VIŠEGRAD	87	8	0	0	0	0	23	40	0	8
PUŽ.DION.BUDO	55	9	0	0	0	0	11	42	2	4
PUŽ.DION.FORČA	78	2	2	0	0	0	13	53	2	10
DIONICA ZA DOLJI ST.	20	6	1	1	0	0	2	1	15	2
MEĐURUČJE SREBENICA	17	9	9	0	0	0	1	0	12	0
MEĐURUČJE SREBENICA	5	11	2	15	2	4	1	1	3	3
UKUPNO SARAJEVO	435	61	16	17	2	4	99	264	43	44
PUŽ.DION.ČAPLJINA	35	10	0	1	0	0	3	27	0	7
PUŽ.DION.PAVNO	29	0	0	2	0	0	3	30	0	4
PUŽ.DION.ROM	40	7	1	0	0	0	5	33	0	6
PUŽ.DION.DUBROVNIK	35	7	1	1	0	0	6	28	0	4
PUŽ.DION.TREBINJE	40	2	0	1	0	0	7	36	0	5
PUŽ.DION.ILICA	35	9	0	0	0	0	7	30	0	4

[illegible]

JEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE I STRUKTURA ZAPOSLENIH RADNIKA U
PO PRUGAMA I RUŽNIM ODSJECIMA

O P	ZANIMANJA									
	0-1	2	3	4	5	6-7	007	028	044	121
JEDNIČKE SLUŽBE	5	10	0	12	1	1	0	2	1	0
UR ZOP DUBROVNIK	217	53	2	17	1	1	37	176	1	30
UR ZOP	1168	171	38	55	6	6	211	787	54	136
T P										
ONICA SANSKI MOST	7	7	5	0	0	0	0	0	0	0
ONICA SARAJEVO	5	1	10	0	0	0	0	0	0	0
ONICA TRAVNIK	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0
ONICA DUBROVNIK	4	3	9	2	0	0	0	0	0	0
UR ETP SARAJEVO	12	4	23	2	0	0	0	0	0	0
UR ETP	19	11	28	2	0	0	0	0	0	0
UKUPNO UZANA PRUGA ³	2779	827	798	337	25	22				

3 Bez vuče vozova Dolac

ŽELJEZNIČKO TRANSPORTNO PREDUZEĆE
S A R A J E V O

STANJE PRETOVARNIH RADNIKA
STAROSTI I GODINAMA RADNOSTI

STANICA	RADNO MJESTO			UKUPNO	PO GODINAMA STAROSTI				PREKID
	123	136	240		DO-30	30-40	40-50	50-60	
LIČKA KALDRMA	1	42		43	16	16	9		2
PRIJEDOR	9	89	1	99	7	33	45	10	4
KLIPAŠIN MOST	16	21	208	245	92	88	43	19	3
ZENICA TERET.	256	14	1	271	111	72	62	22	4
BAPLJINA	25		131	156	22	65	60	8	1
U K U P N O:	307	166	341	814	248	274	219	59	14

LEGENDA: RADNO MJESTO

123 NK RADNIK

136 PK RADNIK

240 TRANSPORTNI RADNIK

UK UKUPNO

ŠKOLSKA SPREMA

0 BEZ ŠKOLE I 1-3

1 4 - 7 RAZREDA OS

2 OSMOGODIŠNJA ŠKO

3 ŠKOLA ZA RADNIČKE

4. OSTALA SPREMA

PRETOVARNIH RADNIKA PO GODINAMA
I I GODINAMA RADNOG STAŽA

OBRADJENO U ERC-u
TABELA BROJ 6.8.

PROSTI		PREKO	PO GODINAMA RADNOG STAŽA				0	ŠKOLSKA SPREMA			OST.
0-50	50-60		DO-10	10-20	20-30	PREKO		1	2	3	
9		2	11	8	12			5	33		1
45	10	4	7	23	38	38	38	56	5		
43	19	3	84	70	74	17	26	179	34	5	1
62	22	4	72	95	83	21	108	152	10		1
60	8	1	58	36	33	29	21	128	8	1	
19	59	14	232	232	238	112	193	524	88	6	3

ŠKOLSKA SPREMA

BEZ ŠKOLE I 1-3 RAZREDA OSMOGODIŠNJE ŠKOLE

4 - 7 RAZREDA OSMOGODIŠNJE ŠKOLE

OSMOGODIŠNJA ŠKOLA

ŠKOLA ZA RADNIČKA ZANIMANJA

. OSTALA SPREMA

7. PRIJEDLOG MJERA ZA RJEŠENJE PROBLEMA

UZANIH PRUGA JUŽNO OD ČAPLJINE

Na osnovu prethodnih razmatranja mogu se izvući određeni zaključci koji ukazuju na puteve daljeg rješavanja problema uzanih pruga južno od Čapljine.

Opšta je konstatacija da pruge ne predstavljaju, a u budućnosti će još manje predstavljati, zadovoljavajuće rješenje saobraćajnih potreba područja koje opslužuju.

Dotrajalost i nefunkcionalnost kapaciteta, kako pruge, tako isto voznih, vučnih sredstava i pretovarnih kapaciteta onemogućavaju zadovoljenje potreba korisnika prevoza, kako po kvantitetu tako i po kvalitetu.

Istovremeno ovi faktori uslovljavaju vrlo visoke troškove prevoza koji ni izbliza ne mogu da budu pokriveni prihodima koje pruge ostvaruju, tako da pruge prouzrokuju permanentne poslovne gubitke koji su po jednom zaposlenom radniku iznosili u 1973. godini oko 29.500.- dinara.

U proteklom periodu su sprovedene značajne mjere racionalizacije, a ocjenjuje se da bi dalje insistiranje na smanjenju troškova ugrozilo bezbjednost saobraćaja i umanjilo i ovako nezadovoljavajući nivo usluga.

Investiranje u modernizaciju i opremanje pruga i ostalih sredstava ne dolazi u obzir jer bi to, s jedne strane, predstavljalo trošenje sredstava u privremeni nefunkcionalni objekat, a s druge strane, obim rada na pruzi ne daje opravdanje za bilo kakva značajnija ulaganja.

Imajući sve ovo u vidu, može se očekivati da se gubici na ovim prugama u narednom periodu povećavaju.

Analizirajući uslove drumskog saobraćaja na razmatranom području dolazi se do zaključka da je moguće sprovesti uspješnu supstituciju željezničkog saobraćaja drumskim.

U elaboratu je prikazana jedna od mogućih varijanata supstitucije, koja nedvosmisleno pokazuje na njenu opravdanost. Dok se troškovi željezničkog teretnog saobraćaja za 1974. godinu procjenjuju na 66,1 miliona dinara, troškovi drumskog saobraćaja, prema predloženoj organizaciji, iznosili bi 32,8 miliona dinara. Dakle, ostvarila bi se ušteda od 33,3 miliona dinara, čemu treba dodati i uštedu od 8,1 miliona dinara koju bi ostvarili korisnici usluga nestankom loko prevoza do željezničke stanice.

Ovo je, mora se priznati, zaista velika cifra i dovoljno ubjedljiva da se supstitucija nameće kao imperativ.

Osim toga, treba imati u vidu da su u troškovima drumskog saobraćaja uključeni i troškovi koji bi nastali prevozom robe za i iz pravca Nikšića, dok u troškovima uzane pruge nisu sadržani troškovi koji nastaju na relaciji Bileća-Nikšić-Bileća. Ako bi se i ovo uzelo u obzir onda bi efekti supstitucije bili, sigurno, još veći.

Najosjetljivije pitanje vezano za supstituciju saobraćaja je pitanje tehnološkog viška radne snage, koja se može riješiti jedino maksimalnim angažovanjem svih zainteresovanih faktora.

Naime, mogućnosti ŽTP-a Sarajevo u pogledu zapošljavanja tehnološkog viška radne snage se kreću, kako je i ranije istaknuto, oko 448 radnika - 334 u drumskom saobraćaju (uz izvjesne pripreme i prekvalifikacije), i 114 na normalnoj pruzi. Ako bi se za još 114 radnika, koji imaju radnog staža preko 30 godina, našao način za prijevremeno penzionisanje, onda bi ostao problem traženja rješenja za još 964 radnika. Ovo je, bez sumnje, velik broj koji zahtijeva angažovanje svih društvenih faktora na iznalaženju načina kako bi ostala privreda apsorbivala ovaj tehnološki višak.

Na osnovu svega izloženog predlaže se supstitucija željezničkog saobraćaja na uzanim prugama južno od Čapljine drumskim saobraćajem. Pripreme za supstituciju treba odmah da otpočnu, a potpuna obustava saobraćaja na prugama da se predvidi za 1. juni 1975. godine, tj. za dan stupanja na snagu novog reda vožnje.

U pripremnom periodu glavne aktivnosti bi trebalo da obuhvate slijedeće:

- priprema i donošenje potrebnih saglasnosti za obustavu željezničkog saobraćaja,
- razradu definitivne organizacije drumskog saobraćaja, pri čemu treba obaviti dogovore sa zainteresovanim radnim organizacijama - korisnicima prevoza, te sa zainteresovanim organizacijama drumskog saobraćaja, kako bi se pronašlo najracionalnije rješenje i izbjeglo eventualno dupliranje kapaciteta. Uz to treba detaljno ispitati mogućnost izdvajanja odredjenog broja kamiona iz postojećih kapaciteta drumskog saobraćaja ŽTP-a,
- odmah prići izradi detaljnog plana zapošljavanja radne snage, pri čemu treba poimenično obuhvatiti svakog radnika, a vodeći računa o kadrovskim potrebama preduzeća i van razmatranih pruga,
- na osnovu plana zapošljavanja organizovati potrebne prekvalifikacije i sprovesti ostale pripreme vezane za zapošljavanje ili penzionisanje radnika,
- utvrditi konstrukciju finansiranja i obezbijediti potrebna investiciona sredstva za realizaciju programa supstitucije.

Na kraju treba još jednom istaći da ovi prijedlozi rezultiraju iz sagledavanja opštih društvenih interesa Republike, i zbog toga ih ŽTP-e Sarajevo predlaže odgovarajućim organima Republike kao put racionalnog rješavanja problema uzanih pruga južno od Čapljine. Pri tome se podrazumijeva da budu sanirani gubici ŽTP-a Sarajevo koji su proistekli i koji će prosteći u toku dalje eksploatacije pruga i u fazi rješavanja naprijed spomenutih

Obzirom na težak ekonomski položaj preduzeća u cjelini, vrlo su ograničene mogućnosti ŽTP-a Sarajevo u pogledu preuzimanja finansijskih obaveza koje bi se mogle javiti u fazi ukidanja pruge i uvođenja supstitucije.