

# Dugovi željeznica vjerovatno će pasti na teret poreskih obveznika

Željeznice u Bosni i Hercegovini (BiH) izvan su kolosijeka.

Revizorski i izvještaji o poslovanju bh. željezničkih kompanija ukazuju da se cijeli sistem oteo kontroli. Milioni maraka se gube, dugovi se gomilaju i sve to na račun poreskih obveznika, od kojih mnogi čak i ne koriste spore, prljave i neudobne vozove.

U godišnjim izvještajima o reviziji Ministarstva saobraćaja i komunikacija Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH) iz godine u godinu se navodi da ministarstvo ne poduzima adekvatne mjere nadzora nad namjenskim trošenjem novca poreskih obveznika.

Posljednji izvještaji o reviziji poslovanja Željeznica FBiH (Ž FBiH) i Željeznica Republike Srpske (Ž RS) upozoravaju na problem lošeg finansijskog planiranja.

Računovodstvena evidencija Ž RS je u jako lošem stanju, finansijski izvještaji sadržavaju brojne greške, dokumentacija je falsifikovana, zbog čega je i Specijalno tužilaštvo RS pokrenulo krivičnu istragu protiv bivših rukovodilaca kompanije.

Pa ipak, niti veliki gubici, a ni loše finansijsko planiranje nisu spriječili željezničke kompanije da se upuste u ambiciozne projekte popravke željezničke mreže kroz kreditne aranžmane evropskih finansijskih institucija. Od 2001. godine željeznice su podigle gotovo 350 miliona eura kredita.

## Željeznice na gubitku

Željezničke kompanije već godinama posluju s ogromnim gubicima, a situacija će, čini se, biti sve gora.

U proteklih šest godina Ž FBiH su zabilježile gubitak od 350 miliona KM, a Ž RS od 67 miliona KM. Samo u prošloj godini gubitak Ž FBiH je iznosio 75,7 miliona KM, a Ž RS 15,7 miliona KM. Ovaj gubitak je zabilježen, i pored visokih subvencija iz entitetskih budžeta. Vlada FBiH je izdvojila 19,5 miliona KM, a Vlada RS 27 miliona KM.

Većina europskih željeznica također dobiva subvencije od vlade, te gubi novac, ponajviše u putničkom saobraćaju, ali stanje u BiH je posebno zabrinjavajuće.

U 2006. godini od svakog prevezenog putnika Ž FBiH su zaradile 16 KM, a potrošile 44 KM – gubitak po putniku je iznosio 28 KM. Računovodstveni sistem Ž RS ne omogućava dobijanje pouzdanih podataka o troškovima putničkog saobraćaja, no dovoljno je reći da je zarada po putniku iznosila tek 2,3 KM.

Prosječan broj putnika u vozu opada u oba entiteta, jednim dijelom i zbog veće popularnosti autobusa koji su, kako se navodi u studiji iz 2001. godine, brži, udobniji i jeftiniji nego vozovi.

Prosječan broj putnika koje su vozovi Ž FBiH prevezli u 2006. godini je za jednu trećinu manji nego u 2005. godini. U Željeznicama RS taj broj je pao sa 38 na 35 putnika po vozu.

Broj od 1,1 miliona putnika koliko su prevezle željeznice u prošloj godini je neznatan u poređenju sa prijeratnim periodom. U vrijeme najveće popularnosti željezničkog saobraćaja, još dok BiH bila dio jedinstvene jugoslavenske željezničke mreže, broj prevezenih putnika je dostizao i brojku od 19 miliona.

S druge strane, obim teretnog saobraćaja je također smanjen za dvije trećine u odnosu na prijeratni period.

U poređenju sa drugim europskim željeznicama, Ž FBiH su u prošloj godini umjesto povećanja, zabilježile pad obima teretnog saobraćaja. Najveći dio prihoda željeznice ostvaruju

upravo iz prevoza tereta. Međutim, u 2006. godini prihod od teretnog saobraćaja je pao za oko 10 posto u odnosu na prethodnu godinu – sa 57 miliona KM na 52 miliona KM.

“Očit je daleko brži rast troškova poslovanja od rasta prihoda i takav trend je duži period“, navodi se u revizorskom izvještaju o poslovanju Ž FBiH iz 2006. godine.

Situacija je nešto bolja u Ž RS. U 2006. godini prihod od teretnog saobraćaja je iznosio 27 miliona KM, što je jedan milion više nego u 2005. godini.

Usporedo sa gubicima i malim rastom prihoda, obje željezničke kompanije svake godine bilježe sve veće rashode. Najveći dio njih čine troškovi zaposlenih.

Troškovi zaposlenih u Željeznicama FBiH su za dvije godine porasli za 15 miliona (sa 48 miliona KM u 2004. na 58 miliona KM u 2005., te na 63 miliona KM u 2006. godini). Za isti period u Željeznicama RS troškovi zaposlenih su porasli za 7 miliona KM (sa 26 miliona KM u 2004. na 28 miliona KM u 2005., te na 33 miliona KM u 2006. godini).

## **Kriminalne radne u Ž RS**

Borka Cvijanović, koja je otpuštena sa pozicije šefa računovodstva, da bi potom bila vraćena na posao, i danas obavlja dužnost direktora finansijsko-računovodstvenog sektora kaže da je bivši menadžment kompanije lažirao finansijske izvještaje. Revizori navode da je kompanija pogrešno prikazala dobit od 3 miliona KM, a zapravo se radilo o gubitku od 1.7 miliona KM.

„Niko živ ne zna na šta se to odnosi, kako je moguće da se to dogodi. To je totalni haos koji sam ja zatekla“, kaže Cvijanović.

U krivičnim prijavama spominje se potkradanje kao jedan od načina na koji je novac odlazio iz preduzeća. Primjera radi, u prvih pet mjeseci 2006. godine Željeznice RS su potrošile oko

45.000 litara dizela za rad lokomotiva na prazno. Međutim, u istom periodu 2007. godine potrošeno je samo 3,300 litara dizela, što predstavlja smanjenje za 93 posto.

“Stanje iz 2007. godine je realno stanje. Za prošlu godinu riječ je o namještanju cifara jer lokomotive su radile u istim kapacitetima u ovoj kao i u prošloj godini“, tvrdi Simo Cvjetković, predsjednik Sindikata mašinovođa RS.

U krivičnoj prijavi koju je u augustu 2006. godine podnio saobraćajni inspektor Milan Kiković iz Republičke uprave za inspekcijske poslove stoji da su Ž RS lažno prikazivale rad lokomotiva u cilju pravdanja krađe dizel goriva. Prikazivan je rad lokomotiva i u danima kada se one, kako je otkrio inspektor, nisu pomakle sa mjesta.

### **Veliki krediti i veliki gubici**

Obje željezničke kompanije su dizale kredite za kupovinu putničkih i teretnih kola, popravku infrastrukture, te kako bi pokrile tekuće troškove poslovanja. Garanciju za najveći broj ovih kredita dale su entitetske vlade, što znači da bi otplata rata, u slučaju njihovog neplaćanja, mogla pasti na teret poreskih obveznika.

Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD) i Europska investiciona banka (EIB) su do sada željeznicama spremno davale kredite za obnovu infrastrukture, što će omogućiti lakši tranzit roba kroz BiH. Portugal, Španija i druge zemlje su također preko svojih finansijskih institucija davale kredite željeznicama za kupovinu novih putničkih i teretnih kola.

Ž FBiH već sada imaju problem sa redovnim izmirenjem kreditnih obaveza. Tako su u 2005. godini platile 2,7 miliona KM u zateznim kamatama. Čak su morale podići kratkoročne kredite u visini od 19 miliona KM kako bi s tim kapitalom mogle nastaviti sa radom.

Vlada nije poduzela „adekvatne mjere u cilju naplate“ obaveza po preuzetim kreditima, zbog čega je kredite isplatila sama, navodi se u izvještaju o reviziji Vlade FBiH za 2004. godinu.

Revizori također upozoravaju da željeznice nemaju ni plan izmirenja obaveza.

“Vidljiv je kontinuirani rast obaveza koje su u 2005. godini porasle 49%. Isto tako je vidljivo da Preduzeće ne može svojim poslovanjem izmirivati preuzete obaveze iako bilježi rast prihoda koji nije dovoljan za izmirenje obaveza“, navodi se u izvještaju revizora FBiH iz 2006. godine.

Ž FBiH također duguje 72 miliona KM za poreze na plate, te doprinose penzionom i zdravstvenom fondu. Željeznice RS ne duguju gotovo ništa.

Dugoročno, nova zaduženja iscrpljuju kreditni potencijal zemlje, što može otežati uzimanje novih kredita, kaže Goran Filipović, rukovodilac aktivnosti u sektoru transporta pri Europskoj komisiji.

Uprava Ž Federacije se upušta u još jednu finansijsku aktivnost koja umanjuje vrijednost željeznice. Da bi pokrili gubitak vrijednosti vagona i drugih sredstava tokom vremena – amortizaciju – zvaničnici su jednostavno na papiru smanjivali vrijednost kompanije. Odbijali su gubitke, efektivno, od vrijednosti dionica u vlasništvu države. Ovo automatski uvećava vrijednost preostalih dionica u privatnom vlasništvu – ona se povećala sa 5 na 8 posto. Ako se kompanije privatiziraju – što je moguće kada privatno vlasništvo dostigne 10 posto vrijednosti kompanije – ovi privatni dioničari će zaraditi na uštrb države – i građana koje ona predstavlja.

Priča je u brojevima. Željeznice Federacije su vrijedile 1,5 milijardu maraka krajem 2003. godine, ali krajem 2006. godine, taj je iznos opao za skoro 23 posto na 1,2 milijarde KM. Ž RS su vrijedile 508 miliona KM krajem 2003, u poređenju sa 270

milijon KM – ili 47 posto manje – na kraju 2006. godine.

Ž RS nisu još uvijek izgubile na vrijednosti osnovnog kapitala, ali su gubitke pokrivala iz revalorizacionih rezervi.