

U posljednjih pet godina osnovni je kapital srezan za stotinjak milijuna maraka

Nakon privatizacije završene 2005. godine mali dioničari Željeznica FBiH imali su udio u vlasništvu od 5,8 posto, ali je idućih godina radi pokrića gubitaka smanjeno državno vlasništvo i povećano privatno, čime je udio malih dioničara povećan na 8,1 posto.

Piše: Admir Mujanović

Od 2004. do 2009. godine osnovni kapital Željeznica Federacije BiH smanjen je za nevjerovatnih **440** milijuna maraka. Ako se u obzir uzme dulje razdoblje, smanjivanje kapitala još je drastičnije jer je do 2004. osnovni kapital srezan za dodatnih stotinjak milijuna maraka. **No 2004. svojevrsna je prekretnica za Željeznice FBiH. U listopadu te godine donesena je odluka o djelomičnoj privatizaciji te kompanije, koja je i provedena 2005. godine.** No u najmanju je ruku čudno što je privatizacija zapravo nastavljena sve do danas, i to upravo smanjivanjem kapitala radi pokrića gubitaka jer je uvijek smanjivan samo državni dio, a privatni je sve vrijeme rastao. Tako su mali dioničari u toj tvrtki na mala vrata i bez uloženog novca stigli u posjed dodatnih osam milijuna maraka kapitala.

Revizorsko izvješće Sve navedeno utvrdili su i revizori Ureda za reviziju institucija FBiH u izvještaju o poslovanju te kompanije u 2009. godini. Federalni revizori sugeriraju vodstvu Željeznica FBiH, ali i Vladi FBiH kao većinskom vlasniku, da preispita tako provedene promjene u strukturi kapitala.

Iako revizori po svom starom običaju nisu željeli ulaziti u oštrije interpretacije vlastitih rezultata, evidentno je da privatizacija Željeznica FBiH, a posebice ono što se događalo nakon toga, zaslužuje istragu pravosuđa.

Posebno iznenađuje ponašanje Vlade FBiH, koja unatoč jasnim upozorenjima za sada o svemu šuti. Privredno društvo Željeznica FBiH osnovano je i registrirano 2002. godine na osnovi Zakona o Željeznicama FBiH kao kompanija u stopostotnom državnom vlasništvu. Početkom 2005. godine izvršena je djelomična privatizacija, kojom je dio državnog kapitala privatiziran putem javne ponude dionica. Rješenjem Agencije za privatizaciju u Federaciji BiH od 12. listopada 2004. odobren je Program privatizacije i Početni bilans, prema kojem je metodom javne ponude dionica utvrđena prodaja dijela državnog kapitala. Prema nalazima federalnih revizora, tvrtka u to vrijeme nije raspolagala potpunom dokumentacijom o vlasništvu nad nekretninama zbog čega je istim rješenjem Agencija naredila da se do kraja privatizacije završi postupak dokazivanja vlasništva.

Sumnjiva potraživanja No prije završetka tog postupka Agencija za privatizaciju u Federaciji BiH drugim je rješenjem od **14. ožujka 2005. odobrila upis izvršene privatizacije u sudski registar 49 posto državnog kapitala Operatora, a Infrastruktura je ostala u državnom vlasništvu.** Iako je djelomična privatizacija izvršena na osnovi javne ponude dionica, na osnovi odluka organa upravljanja Željeznica FBiH nisu registrirane kao dioničko društvo.

Na osnovi rješenja Agencije za privatizaciju u Federaciji BiH i rješenja Općinskog suda u Sarajevu iz 2006. godine, osnovni kapital u iznosu od 1.461,830.332 KM registriran je u omjeru od 94,1 posto ili 1.376,593.192 KM državni kapital, a 5,8 posto ili 85,237.140 KM privatni kapital. Taj omjer naknadno je promijenjen.

Odlukama organa upravljanja iz 2007. i 2008. godine po osnovi pokrića gubitaka iskazanih od 2004. do 2007. godine smanjen je kapital za ukupno 341,132.247 KM. Federalni revizori utvrdili su da je 2007. donesena i odluka o povećanju udjela privatiziranog, u ukupnom kapitalu s 5,8 na 8,1 posto. Smanjenje državnog kapitala, a povećanje privatiziranog izvršeno je po osnovi interno iskazanog potraživanja Operatora od Infrastrukture.

Tako utvrđena visina i struktura kapitala registrirana je rješenjem Općinskog suda u Sarajevu od 18. veljače 2009. godine, prema kojem je novi udjel u strukturi ukupno registriranog smanjenog osnovnog kapitala u iznosu od 1.143,810.184 KM, 91,8 posto ili 1.050,200.759 KM državni kapital, a 8,1 posto ili 93,609.425 KM privatni kapital - navodi se u revizorskom izvještaju. Revizori dalje naglašavaju kako ne mogu potvrditi osnovanost promjene strukture kapitala. Razlog je što interno potraživanje 'nije moglo biti osnova za promjenu udjela u kapitalu i za isto nije bilo osnova jer je riječ o jednom pravnom licu koje posluje putem istog računa i objavljuje jedne financijske izvještaje'.

Iskazivanje internih transakcija nema uticaja na poslovanje ni učinka na iskazivanje jer se međusobna potraživanja i obveze, uključujući i naknadu za uporabu infrastrukture, u poslovnim knjigama potkraj godine, prije objavljivanja financijskih izvještaja, eliminiraju - ističu revizori. Jednostavno rečeno, i nakon formalno završene privatizacije nastavljeno je smanjivanje državnog i povećavanje privatnog udjela u kompaniji. Nakon tog nalaza revizora još se čeka na bilo kakvu reakciju, ponajprije Vlade FBiH kao većinskog vlasnika. No umjesto toga federalne vlasti zaokupljene su nastojanjem da po svaku cijenu spriječe preoblikovanje Željeznice FBiH iz društva s ograničenom odgovornošću u dioničko društvo. O tom problemu Lider BiH pisao je nekoliko puta. **Da je poštovan Zakon o privrednim društvima, Željeznice FBiH davno su morale biti izbrisane iz sudskog registra.** Tim zakonom, naime, bilo je predviđeno da sve tvrtke u FBiH, koje imaju temeljni kapital veći od četiri milijuna KM ili 40 suvlasnika, bez obzira na visinu kapitala moraju promijeniti oblik organiziranja u dioničko društvo. **Rok za tu preregistraciju bio je kraj travnja prošle godine, a prema zakonu sve tvrtke koje to ne naprave sudovi su dužni likvidirati. To se međutim nije dogodilo, čime su se i sudovi pridružili plejadi brojnih institucija u FBiH koje krše zakone ili provode i poštuju samo one koji im odgovoraju.**

Bijeg od burze Kako bi riješila taj problem, Vlada FBiH već u rujnu namjerava Parlamentu FBiH po hitnoj proceduri uputiti prijedlog izmjena Zakona o željeznicama u FBiH, kojim se propisuje da se tvrtka Željeznice FBiH osniva kao društvo s ograničenom odgovornošću. Prema objašnjenju Naila Šećkanovića, ministra prometa i komunikacija FBiH, u Vladi su odlučili da se Željeznice FBiH ne preoblikuju u dioničko društvo, jer bi u tom slučaju postojala mogućnost da se na burzi ponude dionice ovog poduzeća. To se želi, kaže ministar, izbjeći zato što bi mali dioničari dionice mogli prodati na burzi, čime bi se prodao dio željezničke infrastrukture, što se u Europi dogodilo jedino u Republici Srpskoj.

06. 10. 2008. | 14:07



PRODAJA PAKETA OD 23.291 SLOBODNO PRENOSIVIH DIONICA PREDUZEĆA STEP D.D. SARAJEVO - JP Željeznice Federacije BiH d.o.o. Sarajevo, Agencija za privatizaciju u Federaciji Bosne i Hercegovine Sarajevo

Na osnovu člana 2. Zakona o privatizaciji preduzeća ("Službene novine Federacije BiH" br. 27/97, 8/99, 32/00, 45/00, 54/00, 61/01, 27/02, 33/02, 28/04, 44/04 i 42/06) i člana 3. Pravilnika o postupku prodaje metodom neposredne pogodbe ("Službene novine Federacije BiH", broj 75/05), te Odluke Nadzornog odbora JP „Željeznice Federacije BiH“ d.o.o. Sarajevo broj:NO-6476-8.1/08 od 29.08.2008.godine, Agencija za privatizaciju u Federaciji Bosne i Hercegovine, objavljuje:

Detalji

Izvor Agencija za privatizaciju FBiH, 06. 10. 2008.

Više informacija o naručiocu

■ [STEP d.d. Sarajevo](#)

JAVNI POZIV BROJ 76 za prodaju metodom neposredne pogodbe

Šifra predmeta:	11000173
Naziv predmeta:	Paket od 23.291 slobodna prenosiva dionica Step d.d. Sarajevo nominalne vrijednosti 12,50 KM po dionici, što iznosi 291.137,00 KM
Opis predmeta:	Step d.d. Sarajevo sa danom 31.07.2008. godine zapošljava 122 radnika. Osnovni kapital društva iznosi 2.733.400,00 KM.
Prodavac:	JP „Željeznice Federacije BiH“ d.o.o. Sarajevo
Početna cijena:	291.137,00
Depozit:	29.113,70 KM
Naknada za učešće:	291,13 KM
<u>Napomena:</u>	Odlukom Nadzornog odbora JP „Željeznice Federacije BiH“ d.o.o. Sarajevo broj:NO-6476-8.1/08 od 29.08.2008. godine, utvrđena je najniža ponuđena cijena u iznosu od 203.795,90 KM, ispod koje ponude neće biti razmatrane.

Podnošenje ponuda i obaveze ponuđača

Pravo učešća na neposrednoj pogodbi imaju sva fizička i pravna domaća i strana lica u skladu sa članom 12. Zakona o privatizaciji preduzeća („Službene novine Federacije BiH“, 2/97, 8/99, 32/00, 45/00, 54/00, 61/01, 27/02, 33/02, 28/04, 44/04 i 42/06) (u daljem tekstu Zakon).

Plaćanje ugovorene cijene vrši se isključivo u gotovini.

Ponuda se podnosi neposredno ili preporučenom poštom na adresu: Agencije za privatizaciju u Federaciji BiH, Alipašina br.41, Sarajevo do **16,00 sati 20.10.2008.godine** u zapečaćenoj koverti na kojoj je naznačeno naziv predmeta prodaje.

U koverti se uz ponudu dostavlja dokaz o izvršenom plaćanju depozita (garancije) i naknade za učešće. Ponuđač umjesto dokaza o uplati depozita može dostaviti bankovnu garanciju na iznos depozita koja mora biti bezuslovna, neopoziva i plativa na prvi poziv Agencije za privatizaciju u Federaciji BiH sa rokom važenja najmanje 180 dana od krajnjeg roka za dostavu ponude. Ponuđač je dužan u koverti sa ponudom i dokazom o uplati depozita i naknade dostaviti ovjerenu izjavu pod punom moralnom materijalnom i krivičnom odgovornošću da nema smetnji u smislu člana 12.stav 2. alineja 2., 3., 4., i 5., Zakona da učestvuje u postupku privatizacije. Izjava za fizička lica treba biti ovjerena od nadležnog organa, a za pravna lica pečatom preduzeća. Pravna lica uz ovjerenu izjavu obavezni su dostaviti ovjerenu fotokopiju sudske registracije od nadležnog organa.

Prijave podnesene poštom smatrat će se blagovremenim ukoliko je vrijeme otpreme poštom u skladu sa navedenim rokom.

Pobjednik neposredne pogodbe je dužan do potpisivanja kupoprodajnog ugovora dostaviti potvrdu od nadležnog organa kojom se potvrđuje da nema smetnji u smislu odredaba člana 12.stav 2. alineja 2., 3., 4., i 5. Zakona.

Depozit se plaća na račun Agencije za privatizaciju u Federaciji BiH broj **1540012000051021 kod Banka Intesa Sanpaulo Sarajevo**, a naknada za učešće na račun broj **1540011100651792 kod Banka Intesa Sanpaulo Sarajevo**. Direktni pregovori sa ponuđačima održat će se u prostorijama Agencije, Sarajevo, ulica Mustajbega Fadilpašića 1, **dana 27.10.2008.godine u 13,30 sati**.

Za dodatne informacije o proceduri neposredne pogodbe i podatke o predmetu prodaje, kupci mogu kontaktirati:

Kontakt osoba u preduzeću: Zlatan Ahmetović, tel. 033-223-195

Kontakt osoba u Agenciji: Fikret Talić tel. 033-212-884

PORTUGALSKI VAGONI IZ DOBOŠNICE DONJE

Autor: NERMINA ŠUNJ

U Željeznicama FBiH tvrde da je portugalska kompanija remont ustupila domaćoj firmi

Detalji

Autor(i):	NERMINA ŠUNJ
Publikacija:	SLOBODNA BOSNA
Datum izdavanja:	24/01/2008
Tip sadržaja:	MEDIJSKI SADRŽAJ
Broj stranice:	22
Ključne riječi:	[N/A]
INFOBIRO arhivski materijal broj:	414873
Datum dodavanja u arhivu:	31/01/2008
Kredit(a):	1.00

Isječak iz članka

Transport u Sarajevo prvih repariranih teretnih željezničkih vagona koje je za JP Željeznice Federacije BiH radila portugalska industrija EMEF, uprkos zaklinjanju struke kako je posao urađen profesionalno, već odavno prate brojni komentari o kvalitetu urađenog posla. Postoji mišljenje da su vagoni zapravo samo "našminkani" i da možda i to ne bi bilo toliko sporno da "šminkanje" 211 vagona nije koštao 4,8 miliona eura. Inače, sredstva za reparaciju vagona u ukupnom kreditnom aranžmanu od 32 milio...

Posao modernizacije voznog parka Željeznica FBiH vrijedan 32 miliona eura dobila je portugalska firma EMEF, no prvi reparirani vagoni u Sarajevo nisu stigli iz Portugala nego iz Dobošnice Donje; naša novinarka istražila je zašto remont vagona nije uradila portugalska firma

Slovenački špediterski monopol pomogli Nedžad Branković, Želimir Rebac i Narcis Džumhur!

Autor: ASIM METILJEVIĆ

Slovenačka špediterska kuća Intereuropa, uz obilatu pomoć Nedžada Brankovića, današnjeg ministra u Vladi Federacije i nekadašnjeg direktora Željeznica BiH, domogla se Robno-transportnog centra u Halilovićima: 130.000 metara zemljišta s izgrađenom infrastrukturom u industrijskom centru Sarajeva Slovenci dobili za 400 hiljada KM

Nedžad Branković osmislio privatizaciju jedinog profitabilnog dijela Željeznica BiH I Robno-transportni centar prodat za 24 miliona KM, a 23,6 miliona u certifikatima uplatila "ortačka grupa" I Carinska ispostava u Sarajevu podstanar kod slovenačkog špeditera Intereuropa

Detalji

Autor(i):	ASIM METILJEVIĆ
Publikacija:	SLOBODNA BOSNA
Datum izdavanja:	29/07/2004
Tip sadržaja:	MEDIJSKI SADRŽAJ
Broj stranice:	32
Ključne riječi:	[N/A]
INFOBIRO arhivski materijal broj:	29614
Datum dodavanja u arhivu:	18/03/2005
Kredit(a):	1.00

Isječak iz članka

Federalni ministar prometa i komunikacija Nedžad Branković neposredni je kreator i izravni saučesnik u jednoj od najvećih privatizacijskih pljački u poslijeratnoj Bosni i Hercegovini. Kao dugogodišnji direktor JP Željeznice BiH (1993.-1998. godine) Branković je izravno odgovoran za prodaju Robno-transportnog terminala (RTC) u Halilovićima, u centru industrijske zone Sarajeva, slovenačkoj špediterskoj kompaniji Intereuropa za besramno nisku cijenu od samo 400 hiljada maraka keša i još nekoliko mi...

Željeznice FBiH: Privatizacija profita

Piše: Centar za istraživačko novinarstvo

Niti jedan od ozbiljnih problema koji pogađaju Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (Ž FBiH), kao što su mali broj putnika, zapuštena infrastruktura, nasumična ulaganja ili nesposobno rukovodstvo, ne mogu se usporediti sa posljedicama katastrofalne privatizacije od prije šest godina.

Sve su prilike da ogromna sredstva poreskih obveznika, koja su godinama ulagana u Željeznice, neće više biti moguće povratiti nakon odluka zvaničnika FBiH. Daleko od očiju javnosti prodali su najprofitabilniji dio Željeznica, dok su građanima ostavili dugove, te dotrajale mostove i tračnice.

Za ovu, na vrat na nos provedenu privatizaciju, od koje je najviše profitirala skupina koju čine bivši rukovodioci željeznica, kao i grupa domaćih i slovenačkih biznismena, odgovorni su tadašnji premijer FBiH Edhem Bičakčić i ministar transporta i komunikacija Besim Mehmedić. Izgleda da će novi vlasnici nastaviti da se bogate na račun građana nakon što je prošloga mjeseca Vlada FBiH, na čelu sa Nedžadom Brankovićem, donijela odluku da otplati dugove željeznica.

Ž FBiH nastale su 2001. godine spajanjem Željeznica BH (Ž BH) i Željeznica Herceg-Bosne (Ž HB), neposredno po završetku privatizacije. U isto vrijeme, novonastala kompanija je podijeljena u dvije, ali je transformacija provedena samo na papiru. Prva firma, označena kao operator, u svom vlasništvu ima vozove i vagone, a prihode ubire kroz unosni teretni saobraćaj, dok putnički subvencionira država. Druga i puno veća kompanija raspolaže sa infrastrukturom – šinama, mostovima i stanicama. Malo ko je znao o ovoj podjeli.

Dok operator zarađuje, kompaniji zaduženj za održavanje infrastrukture treba gotovo milijardu KM da bi dostigla evropske standarde. Tokom privatizacije Vlada je tvrdila da prodaje 8,6 posto kapitala Ž BH i 5,6 posto kapitala Ž HB. Ali u zapetljanoj jednačini dogovora, ostala je sakrivena činjenica da je prodana polovina operatora, jedinog profitabilnog dijela nekada razjedinjene kompanije.

“Željeznice su bile problem“, kaže Bičakčić. “Htjeli smo da ga se riješimo.”

Međutim, Vlada se „riješila“ baš uspješnog dijela željezničkih kompanija čija je vrijednost tada procijenjena na 140 miliona KM. Prodajom operatora Vlada je prikupila 7 miliona KM u certifikatima tržišne vrijednosti oko 175.000 KM. Operator je u 2005. godini imao 5 milion KM zarade.

Tiha privatizacija

Tokom privatizacija pojedinih preduzeća prikupljeno je od 2 pa čak i do 20 puta više certifikata od vrijednosti ponuđenog kapitala. Međutim, kapital u željeznicama je prodat za samo dvadesetinu svoje vrijednosti. U vrijeme kada je privatizacija uglavnom zakačila manja preduzeća, Ž BH su bile najveće državno preduzeće koje je ušlo u ovaj proces. Telekom, elektroprivrede i druge velike kompanije koje su na početku bile proglašene preduzećima od

strateškog interesa, ostavljene su za bolja vremena i mnoge su i dan danas u potpunosti u državnom vlasništvu. Premda su željeznice proglašene strateškim preduzećem, Bičakčićev ih je kabinet svejedno progurao u prvi krug privatizacije.

“Željeznice, pretpostavljam, ovo je moje lično mišljenje, ne tvrdim da je ispravno nisu bile atraktivne jer su to gubitaši”, kaže Sabaheta Čongo, šef Odjela za tendere pri Agenciji za privatizaciju u FBiH (APF). Rukovodstvo željeznica tvrdi da ih je Bičakčić požurivao da što prije započnu sa privatizacijom, iako niko nije mogao objasniti zašto. Uprava je došla na ideju da se profitabilni operator odvoji od infrastrukture kako bi se privukli kupci.

Bivši direktor Ž BH Hidajet Šerbo i bivši direktor Ž HB Ivan Knezović kažu da je njihova ideja bila da razdvoje operatora od infrastrukture. U dopisu Ministarstvu transporta i komunikacija, Knezović je rekao da postoji veliki javni interes za privatizaciju željeznica, ali da skoro niko ne bi bio zainteresovan za njih ako bi se privatizovala i infrastruktura.

Međutim, Vlada FBiH je odlučila da privatizaciju provede baš tako - bez privlačenja pažnje javnosti.

Radnici izvisili

U septembru 2001. godine Sindikat mašinovođa u FBiH je uputio APF-u neobičan dopis sa pitanjima.

„Zašto željeznički radnici... nisu obaviješteni o procesu privatizacije, kao što je to urađeno u nekim drugim firmama,“ postavio je pitanje Rasim Džafić, predsjednik Sindikata. Da li je tačno, dodao je on, da je prodano 49 posto ukupne vrijednosti operatora?

Dopis pokazuje koliko su malo znali čak i radnici Ž BH o privatizaciji koja će uticati na budućnost njihovih radnih mjesta. Agencija je odgovorila da je menadžment nadležan za informisanje radnika. Štaviše, rukovodstvo je obavijestilo radnike željeznica da se preduzeće neće privatizirati.

„Mi to ustvari nismo znali, niti šta se privatiziralo, pod kojim uvjetima, ništa,“ izjavio je nedavno Džafić.

Džafić kaže da bi svi radnici željeznica uložili certifikate da su znali da će se Ž BH tako privatizovati. Čak i da je samo 500 radnika udružilo svoje certifikate, mogli su steći većinski kapital u operatoru. Bičakčić odmahuje na komentar da su radnici zaslužili da dobiju šansu da se natječu. “Ono što radnik hoće da zna je da ima plaću i topli obrok, regres. Sindikat i menadžment su to mogli objasniti,“ rekao je on. U zvaničnim dokumentima iz tog vremena bilo je dostupno malo informacija u vezi privatizacijom željeznica.

Sadašnji direktor Ž FBiH Narcis Džumhur kaže da su informacije bile dostupne u „medijima“. CIN je utvrdio da je jedina informacija koju je Vlada dala medijima bio je spisak preduzeća i iznos ponuđenog kapitala. Dokumentacija koju su novinari CIN-a dobili iz Ž FBiH, Ministarstva transporta i komunikacija FBiH, Parlament FBiH i APF-a, navodi da je privatizovan tek mali procent od ukupnog kapitala kompanije (operator i infrastruktura). Međutim, ovaj podatak koji se često spominje ne odgovara stvarnosti. Potencijalni dioničari su bili zavedeni na pogrešan put kako bi stekli utisak da uz operatora, kupuju i dotrajale šine i željezničke vijadukte. Novinari CIN-a su pregledali hiljade javnih dokumenata iz tog vremena

i samo je u jednome dokumentu, i to u fusnoti, među dokumentacijom koja se nalazi u APF-u, stajalo da u prodaju nije uključena infrastruktura.

Većina upućenih je mišljenja da je prije privatizacije trebalo odvojiti operatora od infrastrukture.

“Logično bi bilo da je odmah došlo do razdvajanja subjekta. Ali pošto to nije urađeno Agencija daje takav oglas, jer oni to rade... i oglašavaju upis dionica kao da je u pitanju cjelokupna imovina,“ kaže Svjetlana Mujkanović, direktor pravnog odjela Ž FBiH.

U prvom krugu privatizacije kada su građani i radnici mogli učestvovati u kupovini željeznica, ali nisu, ponuđen je premalen broj certifikata. Zbog toga nije pređen prag potreban da se prodaja proglaši uspješnom, nakon čega su željeznice prešle u drugi krug u kojem je operator prodavan pošto-poto. Tako su Ž BH prodane za certifikate nominalne vrijednosti od 5 miliona KM čija je ulična cijena dostizala jedva 125.000 KM. Uglavnom su ih kupovali investicioni fondovi u rukama Slovenaca. Ž HB su prodane za 2 miliona KM u certifikatima tržišne vrijednosti 50.000 KM.

“Firma je radila po zakonu. Odluku je donijela Vlada“, kaže Džumhur, direktor Ž FBiH koji je u vrijeme privatizacije radio kao rukovodilac u Ž BH.

Nasir Silajdžić iz Tuzle je bio jedan od ljudi koji su kupili dio željeznica. Nije imao pojma da kupuje dionice operatora i to će tek kasnije saznati.

„Imate ponuđen kapital (od 126 miliona KM) i zamisli sad - niko nije uložio u prvom krugu,“ kaže on. „Nisam nigdje ulagao. I u drugom krugu se pojavi jedna osoba, Zašto bi ta jedna osoba uzela 126 miliona? Pa mislim, idem i ja“.

Knezović iz Ž HB kaže da je obavijestio radnike o privatizaciji. Međutim, na upisu dionica su se pojavili samo Knezović, koji je kupio 71 posto tada ponuđenog kapitala Ž HB i drugi nekadašnji rukovodioci željeznica i sa njima povezani biznismeni. Knezović kaže da je 10 miliona KM kapitala Ž HB kupio certifikatima „koje je dobio od porodice“. Nije želio reći o kojem iznosu je riječ.

Privatizacija dionica je bila „velika greška“ kaže Dragan Čalović, član nadzornog odbora Ž FBiH. “Išlo se pod pritiskom Agencije za privatizaciju, da se uradi kao Slovenci, da se ojača operator i da on ima neku cijenu. Ja pravo da vam kažem i ne znam sta je sad.“

Čongo iz APF-a priznaje da nisu sve privatizacije iz tog vremena bile idealne.

“Mi isto vidimo da ima određenih propusta, ali je sa vremenske distance najlakše davati ocjene i kritikovati. U onom momentu kada smo krenuli, trebalo je to riješiti,“ kazala je Čongo.

Misteriozni vozovi

Ova privatizacija je ostavila veliki broj nepoznanica. Na primjer, poluprivatizovani operater još uvijek ne postoji kao zasebna kompanije. Radi se o podjeli imovine koja postoji samo na papiru. Novinari CIN-a su zatražili ali nikad nisu dobili popis te imovine. U dostupnoj

dokumentaciji se također ne može naći potvrda o vlasništvu Željeznica nad nekretninama i drugom imovinom.

Stjepo Andrijić, bivši predsjednik upravnog odbora APF-a, pregledao je zajedno sa novinarima CIN-a raspoloživu dokumentaciju.

“Ovo je totalno nejasno. Ja ovo ne razumijem, a dobar sam kvantitativac“, kaže on.

Andrijić tvrdi da se Vlada nije trebala miješati u pojedinačne slučajeve privatizacije, kao što je slučaj sa željeznicama. Taj posao je trebala prepustiti Agenciji.

"Vidite da sad vlada odlučuje o poduzećima pojedinačno. Kako su (željeznice) prodate... nije nimalo logično.."

Kada je upitana kako je moguće da je privatizacija provedena pod takvim okolnostima, Mujkanović je odgovorila novinarima CIN-a: “Ko to zna? Kao pravnik vam kažem, da se nije smijelo ići u privatizaciju bez dokaza o vlasništvu. Svi, ustvari, u ovoj situaciji peru ruke.”

Ni Čongo ne zna kako je sve ovako loše završilo.

“Imali smo dobre planove, dobre ciljeve. Da firma krene, da se što prije završi tranzicija. Međutim, otišlo je skroz u kontra smjeru”, kaže ona.

Privatizacijom su najviše pogođeni radnici željeznica, koji su razočarani i misle da je državna imovina prodana za badava. U dopisu koji je Džafić uputio APF-u stoji: „Da su samo mobilni kapaciteti prodati kao staro željezo postigla bi se neusporedivo veća vrijednost.“

Objavljeno: 10.12.2007. godine