

Utjecaj liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Vlašec, Ana

Graduate thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:091201>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-24**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Specijalistički diplomski stručni studij Menadžment i marketing maloprodaje

**UTJECAJ LIBERALIZACIJE NA TRŽIŠTE ŽELJEZNIČKOG
PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Diplomski rad

Ana Vlašec

Zagreb, svibanj 2023.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Specijalistički diplomski stručni studij Menadžment i marketing maloprodaje

**UTJECAJ LIBERALIZACIJE NA TRŽIŠTE ŽELJEZNIČKOG
PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**
**THE IMPACT OF LIBERALIZATION ON THE RAIL
MARKET IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

Diplomski rad

Student: Ana Vlašec, 0067295442

Mentor: Izv. prof. dr.sc. Dora Naletina

Zagreb, svibanj 2023.

SAŽETAK

Željeznica je nekada bila omiljeno sredstvo za prijevoz mnogim građanima, no danas baš nije na dobrom glasu. Unatoč brojnim prednostima koje željeznički promet ima u odnosu na zračni, cestovni i ostale vrste prijevoza, ako gledamo ekološku održivost, sigurnost, ekonomičnost i udobnost, sve te prednosti padaju u drugi plan ako se brzina putovanja i kvaliteta željezničkog prometa smanjuju. Ovaj rad opisuje kako je liberalizacija utjecala na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj do sada, kada je kroz dokumente, uredbe i direktive Europska unija potaknula liberalizaciju u prvom redu željezničkog teretnog prijevoza. Također kakvo je stanje što se tiče željezničkog putničkog prijevoza u kojem HŽPP još uvijek zauzima monopol na tržištu. I prije samog ulaska u Europsku uniju Republika Hrvatska započinje s restrukturiranjem i pripremom hrvatskog željezničkog sektora na liberalizaciju tržišta. Zakon o željeznici kao temeljni akt u željezničkom sektoru, predstavlja preduvjet za liberalizaciju tržišta koja počinje razdvajanjem poduzeća koja provode djelatnost pružanja usluga željezničkog prometa putnika i/ili tereta i djelatnost upravljanja željezničkom infrastrukturom. Ove godine Hrvatska obilježava deset godina od liberaliziranog tržišta željezničkog prijevoza, te se trenutno nalazi u razdoblju intenzivnog ulaganja u željezničku infrastrukturu ali pod podosta velikim brojem problema.

Ključne riječi: željeznički promet, liberalizacija, tržište, Republika Hrvatska, Europska unija

SUMMARY

The railway used to be a favorite means of transportation for many citizens, but today it is not in good standing. Despite the many advantages that rail transport has over air, road and other types of transport, if we look at environmental sustainability, safety, economy and comfort, all these advantages fall into the background if the speed of travel and the quality of rail transport decrease. This work describes how liberalization has affected the railway transport market in the Republic of Croatia until now, when through documents, regulations and directives the European Union encouraged the liberalization of rail freight transport in the first place. Also, what is the situation regarding rail passenger transport in which HŽPP still holds a monopoly on the market. Even before entering the European Union, the Republic of Croatia begins restructuring and preparing the Croatian railway sector for market liberalization. The Law on Railways, as a fundamental act in the railway sector, is a prerequisite for market liberalization, which begins with the separation of companies that carry out the activity of providing railway passenger and/or cargo services and the activity of railway infrastructure management. This year, Croatia marks ten years since the liberalized rail transport market, and is currently in a period of intensive investment in the rail infrastructure, but under quite a large number of problems.

Key words: railway traffic, liberalization, market, Republic of Croatia, European Union



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada.....	1
1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka	1
1.3. Sadržaj i struktura rada	2
2. KARAKTERISTIKE TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKOG PROMETA.....	4
2.1. Povijesni razvoj željezničkog prometa	4
2.2. Karakteristike suvremenog željezničkog prometa.....	7
2.3. Razvoj željezničkog prometa u Europskoj uniji.....	9
2.4. Čimbenici razvoja željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj	13
3. LIBERALIZACIJA NA TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKOG PROMETA U EUROPSKOJ UNIJI	18
3.1. Regulatorni okvir liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u Europskoj uniji.....	18
3.2. Liberalizacija na tržištu željezničkog prometa u starim i novim članicama Unije....	19
3.3. Upravljanje procesom liberalizacije na tržištu željezničkog prometa	22
3.4. Liberalizacija tržišta željezničkog teretnog prometa u Republici Hrvatskoj.....	24
4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE O UTJECAJU LIBERALIZACIJE NA RAZVOJ ŽELJEZNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	27
4.1. Pregled postojećih istraživanja.....	27
4.2. Metodologija istraživanja.....	35
4.3. Rezultati istraživanja	35
4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja.....	39
5. ZAKLJUČAK	41
LITERATURA.....	43
POPIS SLIKA	46
POPIS TABLICA.....	46
POPIS GRAFIKONA	46
PRILOG 1: Anketni upitnik	47
ŽIVOTOPIS	48

1. UVOD

Tržište željezničkog prometa na samom kraju 20. te početkom 21. stoljeća moglo se okarakterizirati kao monopolističko, što je jedan od razloga zašto se težilo samoj liberalizaciji tržišta. U načelu je sama liberalizacija tržišta trebala dovesti do ulaska novih poduzetnika na ovo tržište te poboljšanje kvalitete usluga kupcima. Tijekom posljednjih desetljeća dolazi do značajnih promjena na tržištu željezničkog prometa, od kojih je jedna liberalizacija, čiji utjecaj se detaljnije analizira u nastavku ovog rada. Pritom, poseban naglasak stavljen je na analizu utjecaja liberalizacije na tržišta željezničkog prometa u drugim državama te analizu rezultata anketnog upitnika koja čini središnji dio ovog rada.

1.1. Predmet i cilj rada

Željeznički promet vrlo je specifičan oblik prometa koji zahtijeva vrlo visoka ulaganja u infrastrukturu, a zbog čega se u Republici Hrvatskoj značajno slabije razvija u odnosu na neke druge države u okruženju kao i u usporedbi s većinom država članica Europske unije. Usprkos višestoljetnom razvoju željezničkog prometa, tek prije nekoliko desetljeća započela liberalizacija ovog tržišta na pojedinim nacionalnim tržištima. Tako je i tržište u Republici Hrvatskoj, uslijed pristupanja Uniji, bilo primorano liberalizirati dio ovog tržišta. Pristupanjem Uniji došlo je do liberalizacije samo dijela tržišta namijenjenog za teretni prijevoz, dok je segment putničkog prijevoza i dalje pod monopolom nacionalnog prijevoznika. Vrlo bitno je analizirati utjecaj liberalizacije na tržište željezničkih usluga, odnosno utjecaj iste i na druge dionike kao što su poduzetnici, zaposleni na željeznici i sl. Iz tog razloga predmet ovog diplomskog rada je analiza utjecaja liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj, a kako bi se utvrdile mogućnosti daljnjeg razvoja željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Primarni cilj ovog rada je sama analiza utjecaja liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Usto, moguće je definirati i ciljeve teorijskog dijela rada koji se odnose na pojmovno određenje temeljnih pojmova rada, kao i prikaz utjecaja liberalizacije na tržište željezničkog prometa u EU.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

U svrhu ostvarivanja cilja rada, odnosno definiranja utjecaja liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj, uz sekundarne podatke koji su prikupljeni pregledom postojeće literature koja u fokusu ima liberalizaciju tržišta željezničkog prometa,

prikupljeni su i primarni podaci. Odnosno, kao instrument istraživanja korišten je podsjetnik za intervju, a ispitanici su stručnjaci iz poduzeća za željeznički prijevoz tereta te iz poduzeća koja koriste usluge navedenih poduzeća. Očekuje se da će rezultati provedenog istraživanja omogućiti davanje preporuka za menadžere poduzeća koja se namjeravaju uključiti na tržište željezničkog prometa, kao i uočavanje izbora najoptimalnijih strategija ulaska na tržište, a što bi trebalo doprinijeti dodatnoj liberalizaciji tržišta.

Prilikom izrade ovog diplomskog rada, od metoda znanstvenog istraživanja korištene su: induktivna i deduktivna metoda, metoda sinteze i analize, metoda deskripcije, metoda kompilacije, metoda usporedbe te metode dokazivanja i opovrgavanja.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Ovaj rad podijeljen je na pet poglavlja.

Prvo poglavlje služi uvođenju u tematiku rada te ga čine predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja podataka te sadržaj i struktura rada.

Drugo poglavlje se izravno nadovezuje na uvodno poglavlje budući da je riječ o teorijskom dijelu rada u kojem se prikazuje povijesni razvoj željezničkog prometa, od samih početaka pa sve do željezničkog prometa kakav je danas. Prikaz povijesnog razvoja željezničkog prometa izuzetno je bitan budući da se kroz isti prikazuje razvoj kroz povijest te je ujedno moguće istaknuti i potencijale budućeg razvoja, kroz isticanje poveznica razvoja željezničkog prometa te razvoja turizma kao primarne gospodarske djelatnosti u RH. U nastavku ovog poglavlja ističu se karakteristike suvremenog željezničkog prometa, razvoj željezničkog prometa u EU te je poseban naglasak stavljen na čimbenike razvoja željezničkog prometa u RH.

U trećem poglavlju ovog rada prikazuje se liberalizacija na tržištu željezničkog prometa u EU. Odnosno, na samom početku ovog poglavlja prikazuje se regulatorni okvir liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u EU, nakon čega slijedi prikaz liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u starim i novim članicama EU.

Četvrto poglavlje je ujedno i ključni dio ovog rada u kojem se prikazuju rezultati istraživanja. Riječ je o poglavlju u kojem se prikazuju rezultati empirijskog istraživanja o utjecaju liberalizacije na razvoj željezničkog prometa u RH, odnosno na samom početku ovog poglavlja

dan je pregled postojećih istraživanja. Nakon istog slijedi definiranje metodologije istraživanja koja je korištena za potrebe istraživanja koje je temelj ovog rada. Ključni dio rada je prikaz rezultata istraživanja, nakon kojih slijedi isticanje ograničenja te preporuka za buduća istraživanja.

Peti dio rada je zaključak, nakon kojeg slijedi popis korištene literature, popis slika, popis tablica te popis grafikona. Na samom kraju rada u Prilogu 1 nalazi se anketni upitnik koji je korišten za potrebe pisanja empirijskog dijela ovog rada.

2. KARAKTERISTIKE TRŽIŠTA ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Željeznički promet danas je prepoznat kao jedan od oblika prometa s visokim stupnjem potencijala dodatnog razvoja u budućnosti, posebice iz razloga jer je riječ o jeftinom te efikasnom obliku prijevoza. Riječ je o obliku prijevoza koji se razvija duži vremenski period, dok bi s tehnološkim razvojem u budućnosti mogao doživjeti procvat, posebice u područjima u kojima je moguća jednostavnija te cjenovno prihvatljivija izgradnja željezničke infrastrukture. Ovo poglavlje teorijsko je poglavlje na čijem se početku prikazuje povijesni razvoj te je riječ o segmentu rada koji će dati neke od temeljnih razloga zašto liberalizacija na tržištu željezničkog prometa dolazi do izražaja tek u 21. stoljeću. Usto, u ovom dijelu rada istaknuti će se i značaj željezničkog prometa za razvoj gospodarstva, odnosno turizma kao primarnog gospodarskog sektora u RH.

Nakon povijesnog prikaza razvoja željezničkog prometa ističu se karakteristike suvremenog željezničkog prometa, a riječ je o karakteristikama koje isti izdvajaju u odnosu na druge oblike prometa te doprinose njegovom budućem razvoju. Vrlo bitno je prikazati razvoj željezničkog prometa u EU budući da je isti prepoznat kao oblik prometa koji izravno doprinosi razvoju gospodarstva te uvelike utječe na poboljšanje kvalitete života građana Unije. Odnosno, EU prepoznaje željeznički promet kao oblik prometa koji doprinosi održivom razvoju ekonomije EU. Na samom kraju ovog poglavlja ističu se čimbenici razvoja željezničkog prometa u RH te se u ovom dijelu rada ističu i određeni čimbenici koji imaju potencijal kreiranja budućeg razvoja željezničkog prometa u RH, kao što je primjerice financiranje izgradnje nove te obnova postojeće željezničke infrastrukture sredstvima iz EU fondova te drugih izvora financiranja.

2.1. Povijesni razvoj željezničkog prometa

Začeci primitivne željeznice vidljivi su na području stare Grčke 600 godina prije nove ere. Riječ je o nizu žlijebova ukopanih u zemlju, koji su omogućavali transport „kolica“ na stazama na kojima su bili postavljeni žlijebovi. Nakon ovog, do značajnijeg razvoja željeznice ne dolazi sve do 16. stoljeća, kada je u funkciju puštena prva uspinjača (Reisszug u Salzburgu, koji je i danas u funkciji). Nakon izgradnje ove uspinjače, u uporabu dolaze i vagoni, što je značajnije doprinijelo razvoju željezničkog prometa (Stacey, 2018).

1760-ih godina razvoju željeznice doprinosi jedan dodatak u obliku metalne tračnice. Naizgled jednostavne, metalne tračnice bile su revolucionarne i pojavile su se zahvaljujući većoj proizvodnji željeza, što znači da su drvene tračnice diljem svijeta sada imale priliku za radikalnu

nadogradnju. One su pak zamijenjene čelikom kako se kvaliteta materijala tijekom godina poboljšavala. Vjerojatno najveća i najdramatičnija promjena u željezničkom prometu, a zapravo i samoj modernoj industriji, bila je moćna i višenamjenska primjena pare. Dok se snaga pare koristila desetljećima prije rada inženjera Jamesa Watta, uglavnom se koristila isključivo za pokretanje pumpi za vodu. Watt je sve to promijenio te time i zauvijek promijenio povijest prijevoza izumom klipnog motora koji je, u kombinaciji s njegovim istraživanjem korištenja visokotlačne pare na klipove, doveo do rođenja prve parne lokomotive 1784. godine. Ovo je bila jedna od najvažnijih inovacija u povijesti čovječanstva, a prvu potpuno operativnu parnu željeznicu otvorio je 1804. godine u blizini Merthyr Tydfila u Walesu inženjer Richard Trevithick (Stacey, 2018).

Do elektrifikacije željeznica dolazi 1837. godine, a prvu lokomotivu na električni pogon je izgradio škotski kemičar Robert Davidson u Aberdeenu. Lokomotive na dizelski pogon podigle su putovanje željeznicom na potpuno novu razinu, nudeći produktivnije gorivo za korištenje od ugljena i električne energije koji su se prethodno koristili kao primarno pogonsko gorivo u lokomotivama. Prva željeznica prilagođena prometovanju dizelskih lokomotiva izgrađena je u Švicarskoj 1906. godine kao dio zajedničkog napora između Rudolfa Diesela, Adolfa Klosea i Gebrüdera Sulzera (Stacey, 2018).

Za prvotni razvoj željeznice zaslužan je ponajprije privatni kapital, odnosno na samim počecima 19. stoljeća dolazi do izgradnje prvih željeznica. Moguće je istaknuti kako je u ovom slučaju bilo riječ o željeznicama koje se uvelike razlikuju u odnosu na pojam željeznica kakve su danas vidljive diljem svijeta. Pritom je bilo ponajprije riječ o željeznicama koje su služile za transport dobara te osoba na lokacije u blizini, ali već u to doba, investitori su uočavali nužnost ulaganja sredstava u razvoj željeznice kao jednog od troškovno efikasnih oblika prijevoza putnika i tereta. U drugoj polovici 19. stoljeća, uslijed propasti određenog broja poduzeća koja su upravljala željeznicama, države uviđaju potrebu za intervencijom na tržištu željezničkog prometa te se diljem Europe osnivaju poduzeća u državnom vlasništvu koja za zadaću imaju upravljanje željeznicom, kao i obavljanje drugih usluga koje su preduvjet za pružanje usluge prijevoza željeznicom (Božičnik, 2009: 87).

Nakon I. Svjetskog rata dolazi do nacionalizacije željeznica, što ne bi bila loša pojava u slučaju da se investiralo u razvoj željeznica, ali su željeznice nerijetko zanemarivane nauštrb razvoja drugih oblika prometa, odnosno ponajprije prometnica. Tijekom narednih desetljeća dolazi do

slabog razvoja željeznica, ali u značajno slabijem obujmu u odnosu na cestovni prijevoz. Tijekom 1980-ih godina dolazi do promjena koje se ogledaju u vidu liberalizacije tržišta, ponajprije na području država zapadne Europe (npr. Švedska, Velika Britanija i Njemačka), a koje su uvidjele nužnost kreiranja promjena na tržištu željezničkog prometa, žele li isti i dalje razvijati (Božičnik, 2009:87-88).

Razvoj željeznice u SAD-u, ali i u Europi kroz povijest je moguće izravno povezati s razvojem gospodarstva, tako je primjerice u samim počecima željeznica bila nužna s ciljem poticanja razvoja prerađivačke industrije koja se temeljila na eksploataciji rudnih bogatstava, dok kasnije dolazi do značajnijeg utjecaja razvoja željeznice i na druge gospodarske grane, među kojima je svakako i turizam. Kao jedan od najboljih primjera moguće je istaknuti i Orient Express koji je povezo željeznice diljem Europe te je duži niz godina doprinio poticanju razvoja turizma Europe.

Slika 1: Parna lokomotiva Victoria



Izvor: Steamrail Victoria (2023.), web stranica, preuzeto 15. siječnja 2023. sa <https://www.steamrail.com.au/>

Na slici 1 prikazana je jedna od parnih lokomotiva koja je i danas u komercijalnoj uporabi. Iako je u vrijeme kada su parne lokomotive masovno bile u uporabi ista vjerojatno služila s ciljem

prijevoza dobara te putnika, parne lokomotive koje su očuvane do danas nerijetko doprinose turističkom razvoju određenog područja te pružaju autentičan doživljaj koji je vrlo zanimljiv turistima.

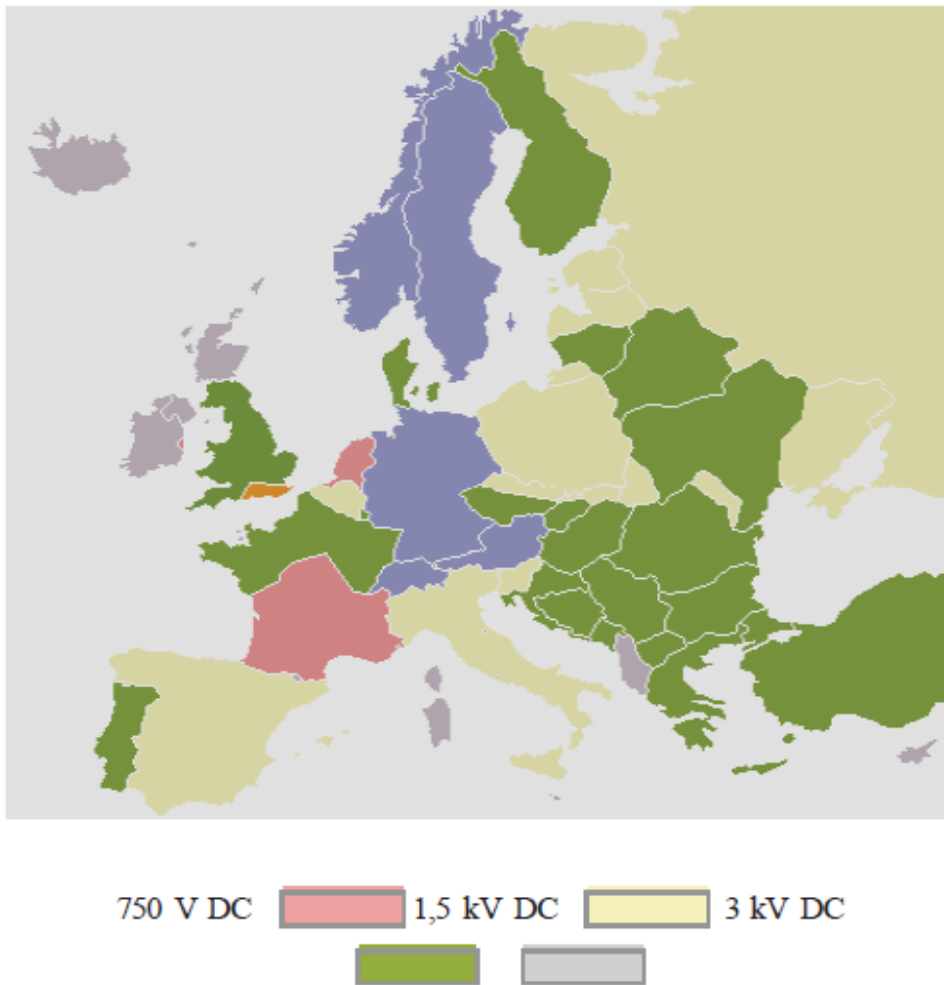
2.2. Karakteristike suvremenog željezničkog prometa

Moguće je istaknuti neke od karakteristika suvremenog željezničkog prometa (ESCAP, 2020:10-15):

- Ima velike kapacitete, neovisno je li riječ o prijevozu putnika ili tereta;
- Djeluje kako na nacionalnoj, tako i na međunarodnoj razini;
- Pouzdano je i vrlo sigurno prijevozno sredstvo, a što je svakako vidljivo i kroz statistiku koja pokazuje vrlo mali broj neželjenih događaja koji su nastali kao posljedica prometovanja vlakova;
- Željeznički promet odličan je izbor za prijevoz tereta na velike udaljenosti, budući da ne postoji potreba za dodatnim manipulacijama teretom i slično, a što izravno utječe na smanjenje troškova poslovanja;
- Predstavlja fleksibilan oblik prometa, izuzme li se činjenica kako je prometovanje istim ograničeno isključivo na lokacije na kojima postoje tračnice odgovarajuće širine te druga prilagođena infrastruktura;
- Ekološki je prihvatljiv oblik prijevoza, što proizlazi iz činjenice kako se u željeznici danas uvelike koristi električna energija te same činjenice kako se u željezničkom prometu prevoze velike količine dobara te putnika;
- Riječ je o sporom prijevozu, ali sa višim stupnjem ekonomičnosti u odnosu na druge oblike prijevoza.

Među karakteristike suvremenog željezničkog prometa moguće je ubrojiti i razlike koje se odnose na sustav elektrifikacije željeznica na razini Europe, a što onemogućava viši stupanj povezanosti željeznica na razini Europe.

Slika 2: Različitosti u sustavu elektrifikacije željeznica na razini Europe



Izvor: Bandeković, J., Martić, Z., Vuletić, D. (2013.), Marketing strategy of Croatian railway freight transport under conditions of liberalisation, *Poslovna izvrsnost*, Zagreb, 7(2), str. 48

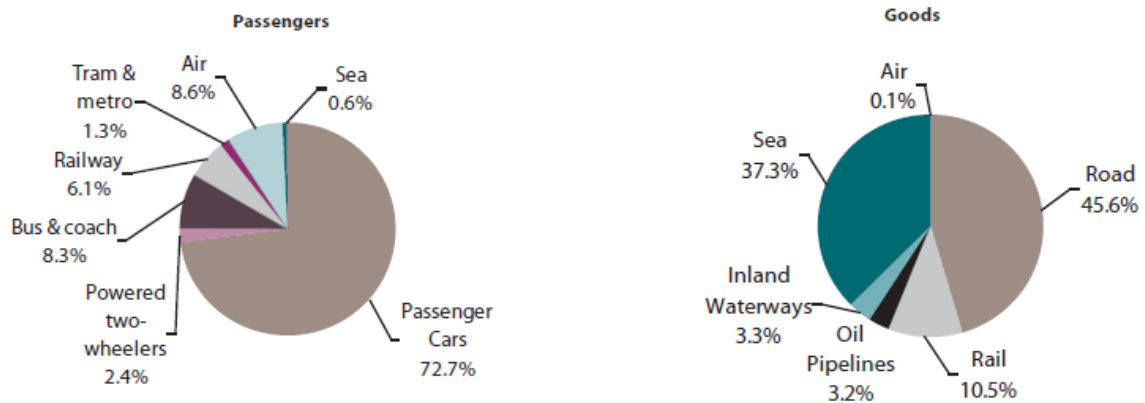
Na slici 2 prikazane su različitosti u sustavu elektrifikacije željeznica u europskim zemljama, a što ujedno onemogućava poboljšanje efikasnosti željezničkog prometa na razini Europe. Što se tiče elektrifikacije Hrvatskih željeznica sustav je isti kao i u dijelu srednje i jugoistočne Europe.

Potrebno je istaknuti kako postoje i same razlike u širini između tračnica, iako je standard 1435 mm, tijekom 2022. godine bilo je moguće uočiti kako je odstupanje u širini tračnica na području Ukrajine izravno onemogućilo prijevoz tereta van države željeznicom. Na razini pojedinih država postoje i odstupanja kada je riječ o signalizaciji, što ima negativan utjecaj na samu sigurnost u željezničkom prometu te je stoga u budućnosti potrebno uložiti dodatne napore s ciljem unifikacije karakteristika željezničkog prometa, a kako bi se kreirao pozitivan utjecaj na razvoj istog u budućnosti.

2.3. Razvoj željezničkog prometa u Europskoj uniji

Kroz povijesni prikaz željezničkog prometa, vidljivo je kako se isti razvija ponajprije na području Unije. Stoga, u ovom dijelu se daje ponajprije prikaz statističkih podataka koji se odnose na željeznički promet današnjice u EU.

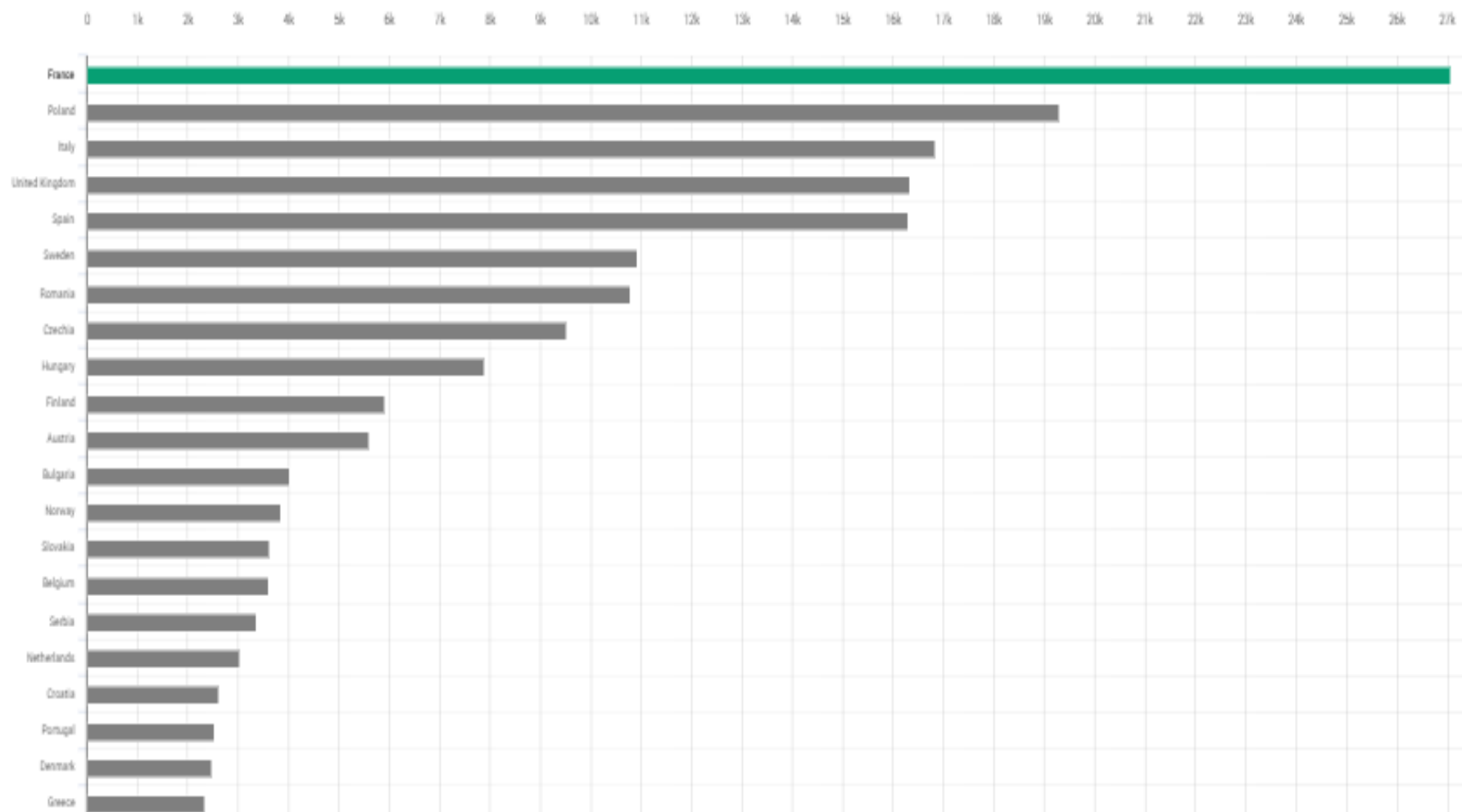
Slika 3: Udio pojedinih oblika prijevoza na razini Europske unije u 2007. godini



Izvor: Eurostat (2009.), Panorama of transport, Europska komisija, str. 7

Iako se na prvi pogled pretpostavlja kako se željeznički promet na razini EU razvio, željeznica je uvelike zapostavljena u odnosu na cestovni promet. Kada je riječ o prijevozu putnika, vidljivo je kako su se $\frac{3}{4}$ odnosile na prijevoz putnika osobnim automobilima te kako se na željeznicu odnosi gotovo pa zanemariv udio. U slučaju prijevoza dobara, udio željeznice je malo veći, ali je i dalje vrlo mali u odnosu na udjele prijevoza tereta morem te u cestovnom prometu.

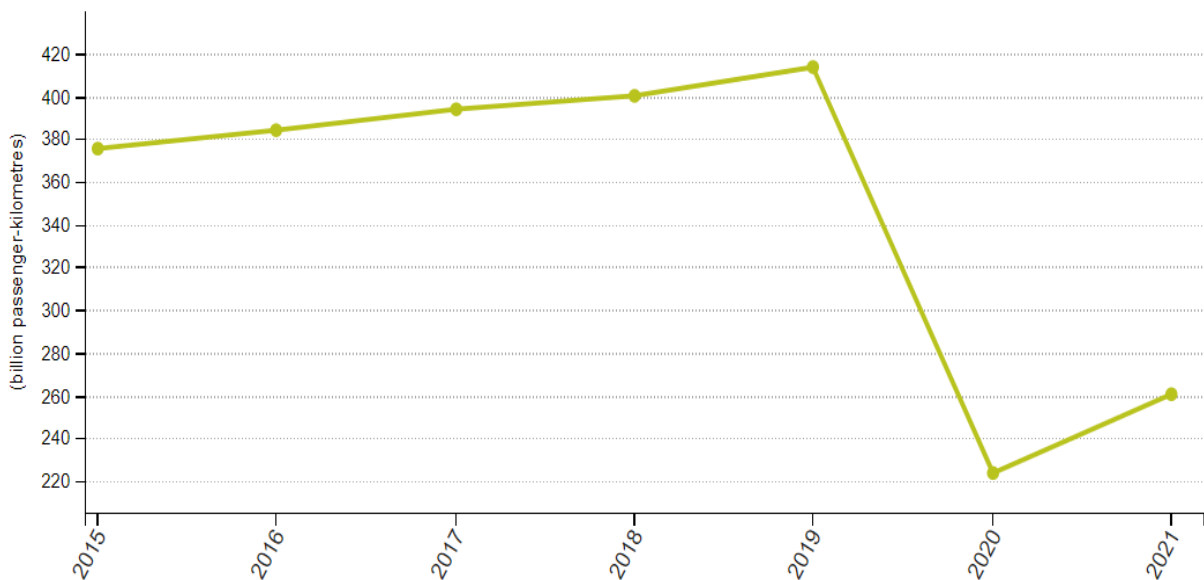
Grafikon 1: Ukupna dužina željeznica u odabranim državama 2021. godine



Izvor: Eurostat (2023.), Total length of railway lines preuzeto 16. svibnja 2023. sa <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00003/default/bar?lang=en>

Na grafikonu 2 prikazano je nekoliko država s područja Europe prema dužini željezničke mreže u 2021. godini. Na prvom mjestu sa preko 27 tis. km nalazi se Francuska, što je i razumljivo budući da je riječ o površinom vrlo velikoj državi. Na drugom mjestu nalazi se Poljska s preko 19 tis km, na trećem mjestu nalazi se Italija sa gotovo 17 tis km željeznica. Vidljivo je kako je željeznička mreža vrlo razvijena i na području Velike Britanije, Španjolske, Švedske, Rumunjske, Češke, Mađarske itd.. Republika Hrvatska se nalazi na samom začelju sa samo 2500 km željeznica. Potrebno je naglasiti kako je željeznička mreža vrlo razvijena na području Njemačke, ali statistički podaci koji se odnose na Njemačku nisu bili uzeti u obzir za potrebe ovog istraživanja, stoga je rezultate istraživanja potrebno uzeti s rezervom.

Grafikon 2: Željeznički prijevoz putnika u Europskoj uniji u milijardama km



Izvor: Eurostat (2022.), Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data, preuzeto 16. svibnja 2023.sa https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data

Na grafikonu 2 prikazano je kretanje željezničkog prometa putnika u Europskoj uniji za razdoblje od 2015. do 2021. godine. Uočljivo je kako je željeznički promet putnika od 2015. pa do 2019. godine bilježio trend rasta. Ovo se djelomično može povezati s činjenicom kako je prethodnih godina sve izraženije ekološko razmišljanje stanovnika Unije, a koji željeznički promet prepoznaju kao jedan od ekološki prihvatljivih modela prijevoza. Također, u velikim gradovima su sve izraženiji problem prometne gužve te problematika pronalaska parkirnog mjesta. U tom slučaju se željeznički prijevoz kao jedan segment multimodalnog prijevoza sve više ističe kao vrlo bitan čimbenik prijevoza putnika. U 2020. godini dolazi do pojave korona

virusa, a što se izravno odrazilo na prijevoz putnika željeznicom (djelomično i zbog činjenice da se veliki broj pojedinaca prebacio na rad od kuće). U 2021. godini dolazi do ponovnog rasta broja putnika u željezničkom prometu te je moguće očekivati trend rasta u godinama koje slijede, a posebice uslijed modernizacije postojećih željeznica na području EU te izgradnje novih.

Tablica 1: Količine dobara koje se prevezu željeznicom u EU (u 000 tona)

	Nacionalni	Međunarodni		Tranzit	Ukupno
		Dolazni	Odlazni		
EU-27	981.388	409.009	296.351	129.709	1.816.457
BE	21.424	14.511	20.129	2.076	58.139
BG	15.887	2.580	2.171	1.266	21.905
CZ	46.959	22.759	22.140	7.919	99.777
DK	778	1.665	778	3.680	6.901
DE	226.307	59.101	56.425	19.283	361.116
EE	36.239	30.299	2.000	0	68.538
IE	825	0	0	0	825
EL	572	2.240	2.103	27	4.943
ES	25.149	2.461	1.851	0	29.461
FR	70.592	15.170	16.443	7.018	109.222
IT	38.571	39.586	27.130	27	105.314
LV	2.000	42.775	2.356	5.032	52.164
LT	12.332	16.315	5.029	19.827	53.503
LU	2.201	3.830	2.235	3.880	12.146
HU	14.825	15.287	12.043	9.369	51.523
NL	5.553	8.940	24.734	1.473	40.700
AT	33.220	34.629	20.505	27.172	115.526
PL	181.125	34.466	25.501	4.216	245.307
PT	9.654	449	453	0	10.556
RO	53.826	11.128	3.367	451	68.772
SI	3.619	4.648	5.558	3.750	17.575
SK	7.509	19.567	11.875	12.862	51.813
FI	26.204	12.536	1.548	0	40.288
SE	42.847	4.117	20.463	381	67.809
UK	103.170	9.950	9.514	0	122.634
HR	2.586	4.377	4.563	4.238	15.764

Izvor: Eurostat (2009.), Panorama of transport, Europska komisija, str. 78

U tablici 1 prikazane su količine dobara u 000 tona koje se prevezu željeznicom u 2007. godini. Na prvi pogled vidljivo je kako postoje značajna odstupanja u količinama među državama članicama EU (uključujući i Veliku Britaniju), koje je moguće izravno povezati s

karakteristikama pojedine države članice. Moguće je uočiti kako pojedine države odstupaju u odnosu na druge, kao što su primjerice Njemačka te Poljska, dok je u Republici Hrvatskoj teretni željeznički promet gotovo pa zanemariv u odnosu na prethodne dvije države. Usto, uslijed izostanka međunarodnog segmenta, teretni željeznički promet u Republici Hrvatskoj bi bio gotovo pa zanemariv. Iz ovih podataka moguće je uočiti zašto je i dalje cestovni promet u Republici Hrvatskoj izraženiji u odnosu na željeznički promet te će razvoj željeznice u budućnosti biti otežan, bez primjene odgovarajućih mjera.

2.4. Čimbenici razvoja željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Na samom početku ovog dijela rada potrebno je istaknuti činjenicu kako na razvoj željezničkog prometa utječu brojni čimbenici, počevši od prirodnih ograničenja pa sve do zanemarivanja potrebe za ulaganjima u razvoj željezničke infrastrukture tijekom nekoliko desetljeća. Prirodna ograničenja uvelike utječu na razvoj željezničke mreže, odnosno, s obzirom da veliki dio Republike Hrvatske čine brdsko planinska područja sa svojim brojnim specifičnostima, dosada se smatralo kako izgradnja razvijenije željezničke mreže na određenim područjima Republike Hrvatske nije potrebna, kao niti dugoročno isplativa. Posljedica ovakvih stajališta je činjenica kako, kada je riječ o prijevozu tereta na području Hrvatske cestovni prijevoz preuzima primat (usprkos cijeni cestovnog prijevoza te negativnom utjecaju na okoliš).

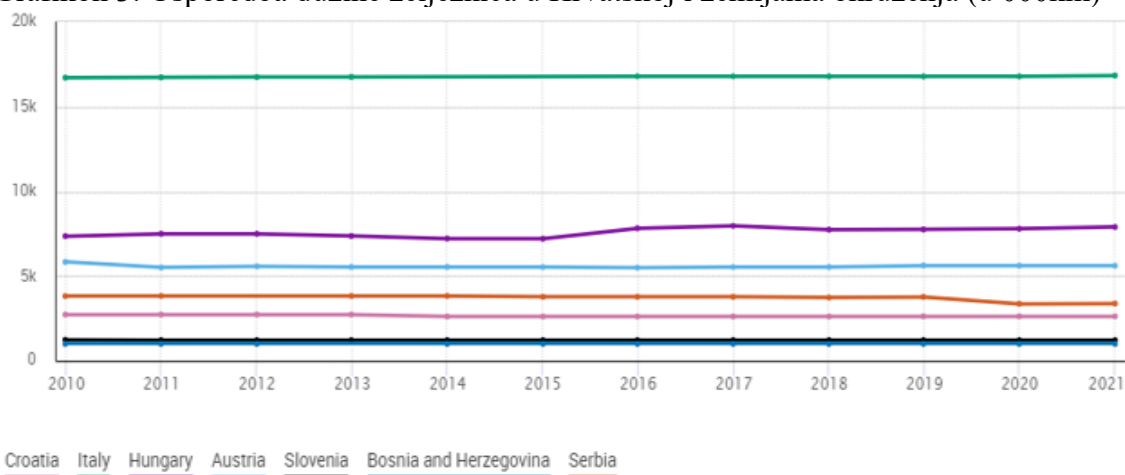
Moguće je istaknuti i kako je javna vlast u Republici Hrvatskoj kroz nekoliko desetljeća zanemarivala nužnost razvoja željezničke infrastrukture, a uvelike i zbog visoke cijene ulaganja u razvoj iste. Posljedica ovakvih stajališta je sama činjenica kako je željeznička infrastruktura u Republici Hrvatskoj danas uvelike zastarjela te na nekim dijelovima i opasna za korištenje. Danas se uviđa kako je nužan razvoj željeznice kako za potrebe prijevoza putnika, tako i za potrebe prijevoza tereta, što je posebice došlo do izražaja uslijed negativnih efekata djelovanja korona virusa te obustave transporta dobara na globalnoj razini, dok je za isto vrijeme željeznica bila gotovo pa jedina mogućnost za prijevoz tereta. Odnosno, moguće je istaknuti kako je razvoj željezničke infrastrukture jedan od preduvjeta za jačanje otpornosti segmenta prijevoza tereta i putnika u slučaju pojave nekih novih kriza, sličnog ili istog tipa.

Čimbenici razvoja željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj su mnogobrojni te je ujedno moguće istaknuti kako se isti mijenjaju kroz povijest razvoja željezničkog prometa. Moguće je istaknuti kako je jedan od vrlo bitnih čimbenika razvoja željezničkog prometa RH današnjice utjecaj EU. Odnosno, Unija kroz svoje instrumente kao što je primjerice mogućnost financiranja

sredstvima dostupnima iz EU fondova ima izravnu mogućnost kreiranja pozitivnog utjecaja na razvoj željezničkog prometa u RH. Stoga, moguće je istaknuti nekoliko primjera dobre prakse, odnosno dionica željeznice koje su bile zapuštene, ali su tijekom posljednjih godina uz pomoć sredstava dostupnih iz fondova EU obnovljene. U konačnici, na ovaj način EU, osim što ima izravan utjecaj na razvoj infrastrukture na području RH izravno utječe i na razvoj gospodarstva te poboljšava protok putnika, što ima za utjecaj na poboljšanje kvalitete života hrvatskih građana.

Jedan od takvih projekata je i „*Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci*“. Riječ je o projektu vrijednom 1,517 milijardi kuna, koji je 85% sufinanciran sredstvima iz Europskog fonda za regionalni razvoj te iz Kohezijskog fonda. Preostalih 15% sufinancirano je sredstvima iz proračuna Republike Hrvatska. Sama vrijednost investicije ukazuje na to kako je riječ o kapitalnom projektu, a koji bi u slučaju izostanka financiranja od strane Unije opteretio državni proračun. U ovom slučaju kroz osiguranje većeg dijela sredstava iz fondova EU, stvaraju se mogućnosti za modernizaciju željeznice u RH. Pritom je dionica Dugo Selo – Križevci jedna od najprometnijih u RH, a po završetku iste očekuje se stvaranje mnogobrojnih pozitivnih efekata na regionalno te nacionalno gospodarstvo, kao i stanovništvo. Potrebno je istaknuti da iako su radovi na ovom projektu započeli već 2016. godine, isti do 2023. godine nisu dovršeni uslijed nastanka određenih problema u konzorciju izvođača radova. Stoga, utjecaj izvođača radova je moguće istaknuti kao jedan od čimbenika koji danas mogu imati izražen utjecaj na razvoj željeznice u Republici Hrvatskoj (HŽ, 2016).

Grafikon 3: Usporedba dužine željeznica u Hrvatskoj i zemljama okruženja (u 000km)



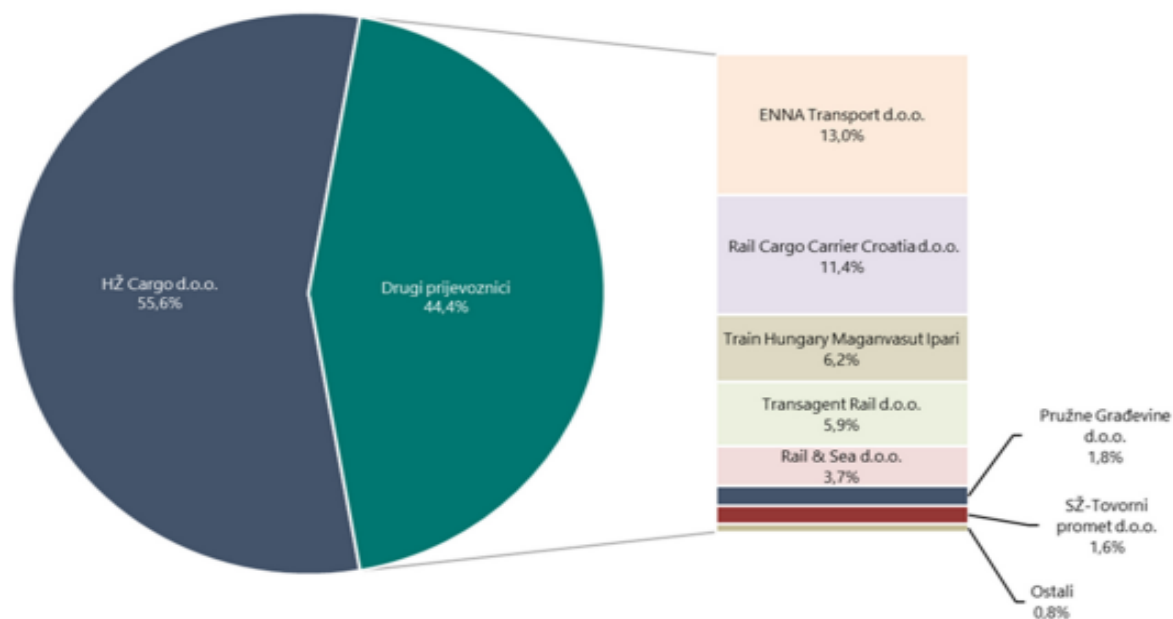
Izvor: Eurostat (2023.), Total length of railway lines preuzeto 16. svibnja 2023. sa <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00003/default/bar?lang=en>

Na grafikonu 3 prikazana je komparativna usporedba razvijenosti sustava željeznica na području RH te država u okruženju. Uočljivo je kako je na području RH željeznička infrastruktura slabo razvijena (pritom je nužno uzeti u obzir i činjenicu da je RH površinom manja od primjerice Italije). Uspoređi li se stanje u RH sa stanjem u Austriji (koja je površinom veća, ali uz brojna prirodna ograničenja poput RH), vidljivo je da je željeznička mreža u RH znatno slabije razvijena. Hrvatska je pridruživanjem Uniji uvela pravnu liberalizaciju tržišta željezničkog teretnog prijevoza, a u sljedećem razdoblju će uvesti i liberalizaciju putničkog prijevoza. Nadalje, još uvijek su na hrvatskom tržištu što se tiče privatnih poduzeća prisutni samo teretni prijevoznici.

Nakon liberalizacije tržišta željezničkog teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj, tijekom 2021. godine, poslovalo je 13 željezničkih prijevoznika od kojih je 12 bilo aktivno (željeznički prijevoznik Adria Transport Croatia d.o.o. nije ostvario promet):

- HŽ Cargo d.o.o.,
- ENNA Transport d.o.o.,
- Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.,
- Train Hungary Maganvasut Ipari,
- Transagent rail d.o.o.,
- Rail & Sea d.o.o.,
- Pružne građevine d.o.o.,
- SŽ-Tovorni promet d.o.o.,
- Log Rail d.o.o.,
- Eurorail Logistics d.o.o.,
- Ten Rail d.o.o.,
- CER Cargo d.o.o.,
- Adria Transport Croatia d.o.o.

Grafikon 4: Teretni prijevoznici (prema udjelu u vlak kilometrima) u 2021. godini



Izvor: Godišnje poslovno izvješće HŽ Infrastrukture za 2021.godinu, str. 34

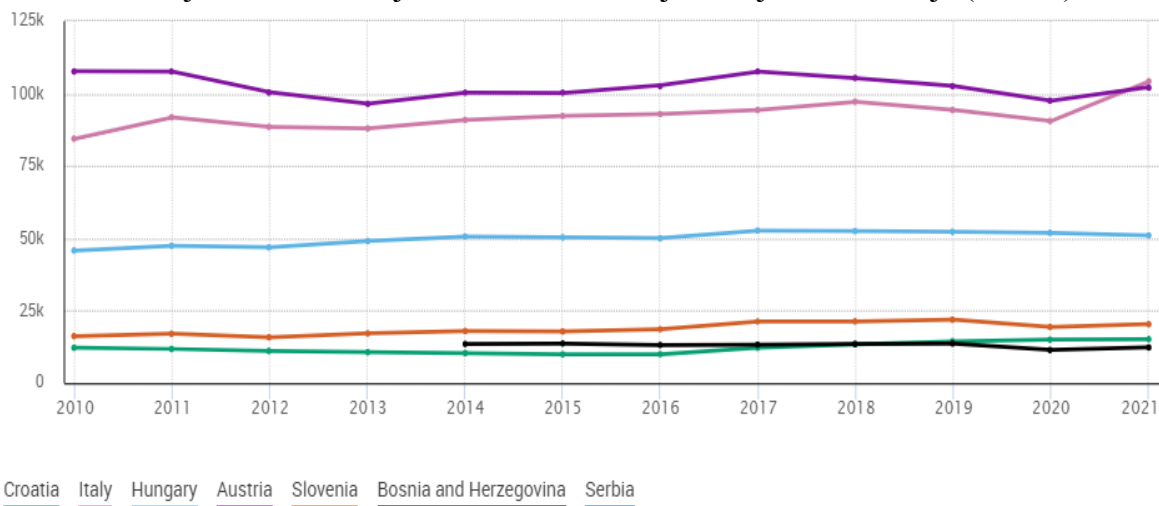
Na grafikonu 4 prikazan je udio teretnih prijevoznika na tržištu željezničkih usluga u 2021. godini u Republici Hrvatskoj. Vidljivo je kako je usprkos liberalizaciji na tržištu željezničkih usluga u segmentu teretnog prometa HŽ Cargo i dalje lider sa 55% udjela na tržištu prema udjelu u vlak kilometrima. Na drugom mjestu sa 13% nalazi se jedan od većih tržišnih igrača, odnosno ENNA Transport d.o.o. U slučaju ovog poduzeća potrebno je istaknuti neke od specifičnosti istog. Odnosno, ističe se sama činjenica kako je ovo poduzeće dio velike grupacije, što izravno utječe na samu tržišnu moć poduzeća te mogućnost za sklapanje novih ugovora.

Jedan od primjera svakako je i prijevoz od luke Ploče, koja je trenutno u većinskom vlasništvu ENNA grupe (posjeduju preko 25% dionica iste), a što je izravno utjecalo na izbacivanje HŽ Carga sa tržišta kao prijevoznika tereta iz luke Ploče. Na trećem mjestu kao još jedan od značajnijih pružatelja usluga na ovom tržištu pojavljuje se Rail Cargo Carrier Croatia d.o.o. sa 11% tržišnog udjela. Iako na tržištu postoje i drugi poslovni subjekti, njihov utjecaj na tržištu je zanemariv, uzme li se u obzir činjenica kako tri tržišna lidera drže udio od približno 80% tržišta željezničkog prometa u RH.

Na grafikonu 4 vidljivo je kako je HŽ Cargo izgubio monopolski status (iako je i sada gotovo pa monopolist na tržištu), ali promatraju li se udjeli drugih tržišnih igrača, moguće je zaključiti

da je usprkos samoj liberalizaciji tržišta te njenim efektima tržišni udio drugih poduzetnika gotovo pa beznačajan. Tako je ponovo potrebno istaknuti primjer ENNA Transport d.o.o., odnosno poduzeća koje je dio veće grupacije te je moguće s visokom dozom sigurnosti pretpostaviti kako ovo poduzeće svoj tržišni udio temelji na činjenici kako je dio ENNA grupe, a koju čini veći broj poduzeća. Tako je primjerice potrebno istaknuti kako je željeznički prijevoz nužan za prijevoz dobara iz luke Ploče, kao što je nužan i za prijevoz plina za PPD.

Grafikon 5: Prijevoz dobara željeznicom u Hrvatskoj i zemljama okruženja (u 000 t)



Izvor: Eurostat (2023.), Goods transport by rail, preuzeto 16. svibnja 2023. sa <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00006/default/line?lang=en>

Grafikon 5 prikazuje prijevoz dobara željeznicom u tisućama tona u RH te u državama okruženja. Ono što je vrlo zanimljivo za primijetiti je činjenica kako RH ima razvijeniju željezničku mrežu u odnosu na primjerice BIH, ali se u BIH prevozi veća količina dobara željeznicom. Jednaka situacija je i u usporedbi sa Slovenijom, što ukazuje na činjenicu kako se željeznica u RH manje efikasno koristi za potrebe prijevoza dobara u odnosu na države okruženja koje imaju slabije razvijenu mrežu željeznice.

Ovakvo stanje upućuje na činjenicu kako je nužno poduzeti određene mjere s ciljem dodatnog poboljšanja željezničke mreže na području RH (izgradnja nove željeznice, modernizacija postojeće i sl.). Također, potrebno je istražiti i zašto se željeznica u RH nedovoljno koristi, je li to zbog cijena željezničkog prijevoza ili pak nekih drugih čimbenika. Potrebno je uzeti u obzir kako je težnja na elektrifikaciji prometa s ciljem prijelaza na CO₂ neutralni prijevoz te gospodarstvo u budućnosti, potrebno je dodatno poticati rast učestalosti korištenja željezničkog prijevoza za potrebe prijevoza dobara na području RH.

3. LIBERALIZACIJA NA TRŽIŠTU ŽELJEZNIČKOG PROMETA U EUROPSKOJ UNIJI

U svojoj suštini, pojam liberalizacije na tržištu željezničkog prometa pretpostavlja ulazak jednog ili više novih subjekata na tržište željezničkog prometa. Istovremeno, moguće je istaknuti kako je kroz povijest tržište željezničkog prometa primarno bilo monopolističko ili pak oligopolističko što je subjektima koji su djelovali na ovom tržištu omogućivalo samoinicijativno određivanje cijena te drugih uvjeta poslovanja. Ujedno, takvo stanje na tržištu jednim dijelom utjecalo je i na ulaganja u izgradnju nove infrastrukture, kao i samo upravljanje postojećom. Na primjeru Republike Hrvatske moguće je istaknuti kako je monopol jednog poduzeća te s druge strane, zanemarivanje od strane više razina vlasti imali negativan utjecaj na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Stoga, moguće je pretpostaviti kako liberalizacija na ovom tržištu potencijalno može imati višestruke pozitivne efekte, ali uz istovremeno uvažavanje prepreka ulaska na tržište od kojih je najznačajnija visok trošak ulaganja u opremu.

3.1. Regulatorni okvir liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u Europskoj uniji

Temelj regulatornog okvira liberalizacije na tržištu željezničkog prometa u Europskoj uniji bila je vertikalna dezintegracija između upravljanja željeznicom te prometom vlakovima, što je inicirano Direktivom 91/440. Naknadno su razvijeni zakonodavni mehanizmi s ciljem olakšanja ulaska na tržište, interoperabilnosti, konkurentnost i podizanja kvalitete usluge. 1995. godine Europska komisija usvojila je dva ključna propisa koji omogućila univerzalne postupke izdavanja dozvola za prijevoznike te su služila i kao jamstvo nediskriminirajuće dodjele infrastrukture i naplata kapaciteta za novu željeznicu. Prvi željeznički paket iz 2001. godine definirao je jasnije odnose između upravljanja infrastrukturom i uslužnim operacijama te je doprinio poboljšanju pravednijeg pristupa kroz zahtjeve za postojanjem neovisnog tijela za određivanje i prikupljanje naknada za korištenje željezničke infrastrukture (Pham, 2013:42).

Drugi željeznički paket iz 2004. godine orijentiran je na nadogradnju interoperabilnosti, što je jedan od temeljnih preduvjeta za poboljšanje međunarodne željezničke usluge te je osnovana Europska agencija za željeznice s ciljem usklađivanja sigurnosnih načela između nacionalnih mreža (što je vrlo bitno budući da postoje značajne razlike u željezničkim mrežama među državama članicama EU, što je vidljivo i kroz sami primjer u razlikama elektrifikacije).

Treći željeznički paket iz 2007. godine dodatno poboljšava interoperabilnost, kao i slobodu pristupa tržištu međunarodnog prijevoza putnika te tereta diljem EU (Pham, 2013:42). Otvaranjem tržišta reguliraju se načini pribavljanja certifikata za strojovođe i vlakove, utvrđujući uvjete i procedure za izdavanje istih. Utvrđuju se prava i obveze putnika vezano uz obvezno osiguranje i prodaju karata.

Četvrti željeznički paket (2013. godina) sastoji se od šest zakonskih prijedloga, od kojih su najbitnije mogućnost pristupa inozemnih investitora u putničkom prometu i obvezan natječaj pri izboru pružatelja usluge. Mjere će najviše utjecaja imati na putnike koji će imati pristup kvalitetnijim uslugama i mogućnost većeg izbora (Pham, 2013:42).

U Hrvatskoj je nekadašnji HŽ podijeljen na HŽ infrastrukturu koji je upravljao javnom željezničkom infrastrukturom, HŽ Cargo koji je zadužen za željeznički teretni promet te HŽ putnički prijevoz je postao upravitelj željezničkog putničkog prijevoza. U svrhu kontrole tržišta, osnovane su državne agencije od kojih jedna brine za sigurnost, i koja obuhvaća infrastrukturu, vozila, opremu i ljudstvo, pod zajedničkim imenom Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Druga agencija trebala bi regulirati odnose na tržištu željezničkih usluga te omogućiti ne diskriminirajući pristup željezničkoj mreži. Te aktivnosti u Hrvatskoj obavlja Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM). Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju liberaliziran je pristup operaterima u kombiniranom, teretnom, ali i putničkom prijevozu.

3.2. Liberalizacija na tržištu željezničkog prometa u starim i novim članicama Unije

Krajem 1980-ih postojao je globalni trend usmjeren prema liberalizaciji tržišta i privatizaciji javnih poduzeća u mnogim industrijama, ali je željeznički sektor bio samo marginalno pogođen ovim valom. Vlade su uspješno transformirale telekomunikacije, energetiku, zračni promet i mnoge javne usluge u konkurentna (ili barem konkurentna) tržišta, ali većina EU vertikalno integriranih monopola javnih željeznica preživjela je do početka 21. stoljeća. Međutim, tijekom 1990-ih Komisija Europske unije počela je uvoditi promjene u europske željeznice s ciljem poticanja, dugoročno gledano, jedinstvenog željezničkog tržišta na kojem bi različiti željeznički prijevoznici mogli pružati usluge diljem i unutar zemalja EU-a (Lerida-Navarro i sur., 2019:57-58).

Komisija EU pokrenula je svoju politiku liberalizacije željeznice oko 2002. godine i od tada je ta politika opsežno analizirana u ekonomskoj literaturi, ali s nejasnim zaključcima. Doneseno je nekoliko zakonskih paketa za izradu općeg okvira za politiku koja se temelji na odvajanju željezničke infrastrukture i usluga, pristupu željezničkim tržištima za nove sudionike pod jednakim uvjetima kao i dominantna poduzeća i promicanju učinkovitog tržišnog natjecanja među željezničkim poduzećima (Lerida-Navarro i sur, 2019:57-58).

Kako bi provela ovu strategiju, svaka je država članica nakon toga slijedila vlastiti nacionalni plan za prilagodbu općeg okvira željezničke politike EU-a svojoj posebnoj situaciji. Kao rezultat toga, sada postoji šarenilo alternativnih modela organizacije željeznice diljem Europe, koji se mogu klasificirati prema: stupnju odvojenosti između željezničke infrastrukture i pružanja usluga te prema stupnju konkurencije među željezničkim prijevoznicima. Iako svaka država ima svoje posebne karakteristike, neke su inicijative za liberalizaciju tržišta željezničkog prometa na području EU poništene tijekom vremena, odnosno u razdoblju od 2002. do 2023. godine (Lerida-Navarro i sur., 2019:57-58).

„Otvaranje nacionalnih teretnih i putničkih tržišta za prekograničnu konkurenciju bio je veliki korak prema stvaranju integriranog europskog željezničkog područja i pravog unutarnjeg tržišta EU-a za željeznice. Konkurentnija i učinkovitija željeznička industrija preduvjet je za postizanje ciljeva smanjenja emisija i modalnog pomaka kako je navedeno u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011. godine. Veća tehnička harmonizacija željezničkih sustava i razvoj ključnih prekograničnih željezničkih pravaca također pomažu u uklanjanju prepreka konkurentnijem željezničkom sektoru, zajedno s boljim vezama između EU i susjednih tržišta“ (Europska komisija, 2023).

Cilj ovog otvaranja tržišta bio je poticanje razvoja višeg stupnja konkurentnosti na tržištu željezničkog prometa EU, neovisno je li riječ o prijevozu putnika ili pak prijevozu dobara. Zakonodavstvo EU-a pruža željezničkim operaterima mogućnost pružanja usluga unutar i između drugih zemalja EU-a, otvarajući prekogranično tržišno natjecanje, za što se smatralo kako će doprinijeti smanjenju barijera ulaska na tržište te dodatno doprinijeti razvoju konkurencije na istom. Ovo je ujedno značilo kako bilo koje licencirano poduzeće u EU-u s potrebnim sigurnosnim certifikatom može podnijeti zahtjev za kapacitet i ponuditi usluge nacionalnog i međunarodnog teretnog prijevoza željeznicom diljem EU-a. Liberalizacija je povećala konkurenciju i učinkovitost željezničkog prijevoza tereta, novi operateri su ušli na

tržište i željeznica je postala sposobnija konkurirati drugim oblicima prijevoza (Europska komisija, 2023).

Tijekom posljednjih desetljeća, željeznički sektor doživio je značajne reforme u Europskoj uniji, pritom je primarni cilj reformi, kao i same liberalizacije na tržištu željezničkog prometa ponajprije bila sama revitalizacija sektora, kao i povećanje stupnja konkurentnosti istog. Viši stupanj konkurentnosti ovog oblika prometa ističe se kao jedan od ključnih čimbenika za privlačenje poduzeća koja posluju na drugim tržištima prometa, a kako bi se u konačnici povećao obujam prometa roba i putnika u željezničkom prometu (Esposito, Cicatielo i Ercolano, 2020: 606).

Istraživanje koje je provedeno na uzorku od 21 države članice EU pokazalo je kako liberalizacija ima izravan utjecaj na povećanje obujma teretnog prometa željeznicom, uz isticanje činjenice kako je povećanje obujma teretnog prometa ipak manje od očekivanog. Ujedno, utvrđeno je kako je niža razina regulatornih odredbi u željezničkom sektoru EU povezana s povećanjem omjera tereta koji se prevozi željeznicom. Stoga, moguće je dokazati kako usvajanje regulatornih mjera od strane pojedine države može izravno utjecati na poticanje liberalizacije na tržištu željezničkog prometa. Pritom se svakako ističe i kako sama liberalizacija željeznički promet ističe kao jedan od poželjnijih oblika prometa u odnosu na druge oblike prometa. Istovremeno, naglasak se stavlja na definiranje institucionalne ekonomske perspektive kao jedne od regulatornih mjera koje potiču liberalizaciju s ciljem promicanja gospodarskog rasta poduzeća koja djeluju na tržištu željezničkog prometa (Esposito, Cicatielo i Ercolano, 2020: 608-612).

Jedno od istraživanja provedeno je u Turskoj kao državi koja želi pristupiti članstvu u EU te stoga regulatorni okvir koji se odnosi na tržište željezničkog prometa prilagođava zakonodavstvu EU. Istraživanje je provedeno prvenstveno na uzorku kupaca koji koriste usluge željezničkog teretnog prometa te je temeljem istog kreiran zaključak kako je s ciljem osiguranja rasta te dugoročne održivosti nužno oblikovanje konkurentnih cijena (što svakako liberalizacija na tržištu željezničkog prometa omogućava, ukoliko se isključi pretpostavka da postoji mogućnost kreiranja dogovora između sudionika na strani ponude). Usto, ističe se nužnost kreiranja odgovarajućeg odgovora na potrebe kupaca, kreiranje usluge višeg stupnja pouzdanosti, kao i poštivanje voznog reda (uz skraćivanje vremena putovanja). Pritom ispitanici u visokom stupnju podupiru liberalizaciju tržišta željezničkog prometa u Turskoj,

budući da liberalizaciju vide kao jedan od čimbenika koji ima potencijal kreiranja pozitivnog utjecaja na tržište željezničkog prometa te poboljšanje usluge (Zeybek, 2012: 3698).

Na primjeru Austrije, Mađarske, Poljske, Češke i Slovačke ističe se kako sama liberalizacija na tržištu željezničkog prometa nije polučila željene rezultate. Odnosno, uslijed povećanja broja ponuditelja na tržištu, nije došlo do značajnijeg rasta obujma prometa. Ističe se kako je nužno osigurati usluge potrebne kvalitete, po razumnim cijenama, koje bi bile konkurentne onima u cestovnom prometu ili drugim oblicima prijevoza. Usto, rokovi isporuke se ističu kao vro bitan čimbenik, uz pouzdanost, sigurnost otpreme te pružanje dodatnih usluga (Dolinayova, Loch i Camaj, 2016: 923-925). Potrebno je uzeti u obzir kako je riječ o istraživanju koje je provedeno na uzorku starih i novih država članica EU te kako nisu uočena značajnija odstupanja u starijim u odnosu na nove države članice EU.

Konkurentne cijene se ističu kao jedan od čimbenika koji imaju izražen utjecaj na tržište željezničkog prometa, ali istovremeno je potrebno uzeti u obzir utjecaj većeg broja čimbenika koji utječu na formiranje cijena te je nužno formiranje cijena koje će omogućiti profitabilno poslovanje subjekata na tržištu, uz istovremeno poticanje liberalizacije tržišta. Iako na prvi pogled djeluje neobično kako liberalizacija u državama koje su odabrane kao uzorak za ovo istraživanje, potrebno je uzeti u obzir kako je riječ o državama sa značajnijim prirodnim ograničenjima (npr. Austrija gdje je otežana gradnja željeznica) te državama u kojima je željeznička mreža slabije razvijena u odnosu na zapad EU. Stoga se cestovni promet i dalje ističe kao jedan od primarnih konkurenata koji može negativno utjecati na kreiranje značajnijih efekata liberalizacije na tržištu željezničkog prometa.

Iako je došlo do liberalizacije na tržištu željezničkog prometa, prepreke ulaska na tržište u vidu opreme, potrebnih ulaganja te birokratskih zapreka uvelike otežavaju daljnju liberalizaciju tržišta. Iako se na prvi pogled ističe kako je nužno olakšati samu liberalizaciju tržišta, s druge strane i same prepreke ulaska na tržište su poželjne budući da doprinose stabilnosti tržišta (Laisi, Mäkitalo i Hilmola, 2012:80).

3.3. Upravljanje procesom liberalizacije na tržištu željezničkog prometa

Upravljanje procesom liberalizacije na tržištu željezničkog prometa nužno je s ciljem kreiranjem multiplikativnih pozitivnih efekata samog procesa liberalizacije. Usto, moguće je istaknuti i potrebu za dodatnom regulacijom procesa liberalizacije, a što je nužno kako bi se

zadržala razina povjerenja kupaca usluga na tržištu željezničkog prometa. Jedno od prethodnih istraživanja ističe kako regulacija procesa liberalizacije potencijalno može utjecati na povećanje prometa željeznicom, a što je nužno želi li se dodatno umanjiti negativan utjecaj na okoliš koji nastaje u prometu (svim oblicima prometa). Kao i u slučaju liberalizacije drugih tržišta, regulacija se može istaknuti kao poželjna pojava budući da prevenira nastanak efekata koji bi dugoročno mogli negativno utjecati na samo tržište željezničkih usluga (Esposito, Cicatielo i Ercolano, 2020:608-612).

Jedan od razloga zašto je potrebno upravljati procesom liberalizacije dokazuju i rezultati istraživanja prema kojima su krediti privatnom sektoru imali negativan utjecaj na rast gospodarstva Turske. S druge strane, ističe se kako je prelijevanje sredstava u razvoj željezničkog prometa nužnost s ciljem osiguranja dugoročne stabilnosti gospodarskog rasta države. Adekvatno upravljanje liberalizacijom tržišta željezničkog prometa izravno može potaknuti gospodarski rast, kao i kreirati pozitivan utjecaj na kvalitetu života stanovništva (Ozkan, Yanginlar i Kalayci, 2016:147).

Iako se na prvi pogled ističe kako će liberalizacija na tržištu željezničkog prometa RH značajno doprinijeti razvoju istog, potrebno je uzeti u obzir činjenicu kako je razvoj željezničkog prometa u RH gotovo pa nemoguć bez značajnijeg razvoja istog na razini regije. Pritom, iako je težnja orijentacija na zapad, RH je primarno povezana sa južnom i istočnom Europom, stoga bez adekvatnog upravljanja liberalizacijom na tržištu željezničkog prometa u državama koje čine južnu te istočnu Europu teško da je moguće kreiranje značajnijih promjena u željezničkom prometu RH (što se posebice odnosi na teretni promet). Usto, poseban naglasak potrebno je staviti i na ulaganja u infrastrukturu, odnosno, nedovoljno razvijena željeznička infrastruktura jedne države ima utjecaj na željeznički promet druge budući da se onemogućava uvoz/izvoz dobara željezničkim putem (Bošković i Bugarinović, 2015:57-58).

Potreba za upravljanjem procesom liberalizacije se ističe i zbog nužnosti osiguranja javne dobrobiti. Odnosno, u slučaju kada bi tržište bilo u potpunosti liberalizirano, moguće je pretpostaviti kako bi došlo do negativnog utjecaja na javnu dobrobit. S druge strane, u slučaju kada država regulira tržište te kada su uključeni i transferi poduzetnicima koji djeluju na tržištu, za očekivati je rast javne dobrobiti, odnosno pozitivnog socijalnog utjecaja od liberalizacije tržišta željezničkog prometa (Lang, Laperrouza, Finger, 2011:291).

U slučaju tržišta teretnog željezničkog prijevoza, pretpostavlja se kako tržišta koncentrirana na nacionalnoj razini mogu biti učinkovita sve dok postoji dobra razina konkurencije na Europskom tržištu s međunarodnim operaterima koji mogu poslovati na različitim tržištima s geografske i proizvodne točke gledišta. Ipak, jedan od glavnih uvjeta za osiguranje učinkovitosti konkurentnosti na tržištu su niske barijere za ulazak i izlazak s tržišta (a već prethodno je istaknuto kako je riječ o tržištu na koje je teže ući zbog visokih troškova ulaska). Stoga, ističe se potreba za definiranjem barijera za ulazak na tržište koje će biti optimalne te kreirati pozitivne efekte na tržište i kupce (Laroche, Sys, Vanelslander i Van de Voorde, 2019: 33).

Proces liberalizacije, općenito predstavlja veliko opterećenje poslodavcima zaduženim za provođenje promjena u restrukturiranju poduzeća. Liberalizacija podrazumijeva privatizaciju državnih poduzeća, smanjenje potrebe za radnicima, demotivacijom preostalih zaposlenih. Direktivama EU nastoji se zaštititi radna mjesta, te općenito prava radnika tijekom statusnih promjena.

3.4. Liberalizacija tržišta željezničkog teretnog prometa u Republici Hrvatskoj

„Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju i prihvaćanjem pravne stečevine EU, uslijedilo je novo razdoblje u željezničkome sektoru, a isto označava napuštanje monopolske tržišne strukture te otvaranje tržišta i njegovu liberalizaciju. Poticanje konkurentnih tržišnih odnosa, kroz procese restrukturiranja i liberalizacije, jedan je od temeljnih ciljeva prometne politike EU“ (Cerović, Maradin i Vučković Rogan, 2020:7-8). Donošenjem Zakona o željeznici (sa zadnjom verzijom iz 2019. godine) stvoreni su temeljni preduvjeti za liberalizaciju, kao i restrukturiranje tržišta željezničkog prometa u RH. *„Liberalizacija željezničkoga sektora označava proces razdvajanja željezničke infrastrukture i željezničkoga prijevoza putnika i robe te pružanje istih uvjeta i naknada za korištenje infrastrukture svim zainteresiranim stranama koje zadovoljavaju uvjete i imaju potrebne zakonske dozvole za obavljanje prijevoza željeznicom“* (Cerović, Maradin i Vučković Rogan, 2020:9).

Liberalizacija tržišta željezničkog teretnog prometa u RH sve više dolazi do izražaja budući da na tržište ulaze novi konkurenti, a što ima izravan utjecaj na prijašnjeg monopolistu, odnosno HŽ Cargo d.o.o. To su poduzeća u privatnom vlasništvu ili poduzeća u vlasništvu drugih država koja su dobila dozvolu za obavljanje prijevoza od strane Hrvatske ili drugih zemalja članica EU. U medijima je bilo moguće uočiti brojne članke koji se odnose na otpuštanje dijela

zaposlenih, prepuštanje pojedinih dijelova željeznice konkurentima i sl. Odnosno, sama liberalizacija tržišta željezničkog prometa je u medijima nerijetko prikazivana kao negativna pojava koja ima izravan utjecaj na pad prihoda HŽ Carga te otpuštanje dijela zaposlenih. S druge strane, ističe se potreba za restrukturiranjem poslovanja poduzeća kako bi isto postalo efikasnije te kako bi bilo u mogućnosti brže odgovoriti na novonastale promjene na tržištu (Abramović, Šipuš i Ribarić, 2018:3-4).

Upravljanje željezničkim uslugama u Hrvatskoj na temelju četiri kriterija: kvaliteta željezničke infrastrukture, kvaliteta željezničkih usluga, financijska održivost željezničkih usluga te utjecaj željeznice na okolinu. Kvaliteta željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj, koja se zbog starosti i dotrajalosti stalno pogoršava u usporedbi sa zahtjevima željezničkih pruga transeuropske željezničke mreže uglavnom je nepovoljna. Prema Godišnjem izvješću HŽ Infrastrukture za 2021.godinu realizirano je 1.058,56 milijuna kuna investicija u željezničku infrastrukturu. Završeni su mnogobrojni radovi na projektima, dokumentacija, pripremni i provedeni postupci javne nabave. Završeni su radovi na obnovi 52,619 km pruge na međunarodnim pružnim dionicama Savski Marof, Zaprešić-Podsused Tv, Podsused Tv-Zagreb Zk, Čakovec-Mala Subotica, zatim na regionalnoj pružnoj dionici Pitomača-Virovitica te na lokalnoj Ražine-Šibenik Luka. Također, tijekom 2021. završeni su radovi na modernizaciji 23,847 km duge regionalne pružene dionice Zaprešić-Zabok.

Najčešće korišten pokazatelj propusnosti mreže hrvatskih pruga je maksimalna brzina. Glavna je karakteristika postojećih infrastrukturnih kapaciteta dotrajalost i nedostatna količina radova na obnovi pruga, zbog čega se radi sigurnosti promet usporava. Stanje kolodvorskih kolosijeka i skretnica još je lošije. Godišnje izvješće HŽ Infrastrukture za 2021. godinu ukazuje da je prosječna dopuštena infrastrukturna brzina pruga u 2021. godini, na prugama u uporabi i na ukupnoj duljini mreže na razini je planiranih veličina i 1,8% manja u odnosu na ostvarenje za 2020. godinu. Prosječno zakašnjenje vlakova u 2021. godini, u odnosu na prethodnu 2020. godinu, veće je za 50,0% kod putničkih odnosno za 22,9% kod teretnih vlakova. Također, u odnosu na rebalans plana bilježi se povećanje prosječnog zakašnjenja teretnih vlakova za 6,2%. Razlozi koji su doveli do navedenog povećanja, a koje je rezultat utjecaja HŽ Infrastrukture, su radovi na remontu Savski Marof-Zagreb ZK, Dugo Selo - Vrbovec - Križevci, Zaprešić - Zabok, Sisak Caprag – Sunja i Oštarije – Kukača, zatim nepostojanje kolosiječnih veza za prelazak vlakova, nepostojanje signalizacije za obostrani promet, kao i lagane vožnje koje se uvode zbog radova na remontu pruge, a koje povećavaju vozno vrijeme putničkih i teretnih vlakova. Na

povećanje zakašnjenja značajan utjecaj imali su i željeznički prijevoznici zbog čekanja na sastav vlaka, čekanja lokomotive, osoblja prijevoznika, supstitucije/promjene sastava vlaka i sl. Ostali vanjski utjecaji uslijed kojih je došlo do kašnjenja putničkih i teretnih vlakova primarno se odnose na primljene vlakove sa zakašnjenjem kao i odbijanje prijema vlaka od drugih željezničkih uprava.

4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE O UTJECAJU LIBERALIZACIJE NA RAZVOJ ŽELJEZNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Liberalizacija na drugim tržištima dovela je do značajnih promjena na samim tržištima. U načelu je liberalizacija na većini tržišta dovela do stvaranja pozitivnih promjena za same korisnike usluga ili pak kupaca određenih proizvoda budući da je pojava većeg broja konkurenata najčešće pozitivno djelovala na način da je vodila smanjenju cijena, povećanju prodajnog asortimana, poboljšanju kvalitete usluge ili drugim efektima, što je u konačnici izravno djelovalo na poboljšanje kvalitete života stanovnika. Također, kada je riječ o poduzetnicima, liberalizacija na nekim drugim tržištima izravno je djelovala na smanjenje cijena inputa, a što je poduzetnicima stvaralo mogućnost za profitabilnije poslovanje ili pak korigiranje cijena finalnog proizvoda/usluga te stvaranje pozitivnog utjecaja na vlastitu konkurentnost.

Tržište željezničkog prometa jedno je od vrlo specifičnih tržišta zbog vrlo ograničene infrastrukture koju je moguće koristiti (a koja je usto i velikim dijelom zastarjela, što izravno utječe na kvalitetu usluge koja se pruža kupcima). Također, jedno od ograničenja tržišta su visoke barijere ulaska na tržište, odnosno sama činjenica kako na ovo tržište mogu ući samo veliki tržišni igrači. Pritom, istima najčešće nije zanimljivo poslovanje na malim segmentima tržišta, što izravno ukazuje kako je nizak potencijal profitabilnosti poslovanja na istima.

U nastavku ovog poglavlja daje se ponajprije pregled istraživanja na temu liberalizacije tržišta željezničkog prometa s ciljem prikazivanja efekata liberalizacije tržišta željezničkog prometa kako na području RH, tako i u drugim državama. Cilj pregleda istraživanja je omogućavanje kreiranja određenih zaključaka o utjecaju liberalizacije na tržište željezničkog prometa, što je ujedno i temelj za drugi dio ovog poglavlja, odnosno prikaz metodologije istraživanja, rezultata anketnog istraživanja te ograničenja i preporuka za buduća istraživanja u ovom području.

4.1. Pregled postojećih istraživanja

Za definiranje pojma liberalizacije često se koriste pojmovi deregulacije i privatizacije. Također se radi o uvođenju tržišnih uvjeta ili mjera za ulazak konkurenata na tržište. Primijenivši ovu definiciju na željezničku industriju, liberalizacija se može shvatiti kao čin donošenja regulatornog okvira koji ima učinak intenziviranja konkurencije i stvaranja dodatnih dobrobiti: ekonomske učinkovitosti i inovacija (Bougna i Crozet, 2016:359). Temeljem prethodnog, moguće je definirati kako bi u teoriji liberalizacija trebala doprinijeti stvaranju pozitivnih

ekonomskih efekata, a koji nastaju izravno kao posljedica ulaska novih konkurenata na tržište. Pritom se ti pozitivni efekti odražavaju kako na poduzetnike koji ulaze na tržište, tako i na korisnike njihovih usluga, a koji bi u načelu trebali dobiti uslugu više kvalitete po jeftinijoj cijeni. Potrebno je istaknuti kako je ipak teorija jedno, dok je u stvarnosti moguća pojava vrlo raznolikih scenarija, a u konačnici većina efekata koji nastaju kao posljedica regulacije tržišta ovise o specifičnostima pojedinog tržišta te o brojnim drugim čimbenicima koji djeluju na istom.

U željezničkoj industriji konkurencija se može organizirati na dva načina. Operatori se mogu natjecati za putnike ili robu na istim linijama (poznato kao natjecanje na prugama) ili se operateri mogu natjecati za privremene regionalne monopole putem prijave na javne pozive/natječaje koje raspisuju poduzetnici kojima je potreban prijevoz tereta, javna tijela ili sl. (natjecanje za pruge). Konkurencija na prugama je ekonomski moguća samo na segmentima tržišta gdje je veličina tržišta velika u usporedbi s minimalnim učinkovitim opsegom rada. Odnosno, ekonomija obujma može biti jedna od inicijalnih prepreka liberalizaciji tržišta željezničkih usluga (Bougna i Crozet, 2016:359).

Temeljem ovog istraživanja moguće je zaključiti kako je liberalizacija moguća na dva načina, ali je u praksi, a posebice na manjim tržištima kao što je tržište Republike Hrvatske gotovo pa nemoguća pojava prvog modela. Ovo autori naglašavaju u samoj studiji kroz isticanje utjecaja ekonomije obujma na liberalizaciju tržišta. Ekonomija obujma, usprkos djelovanju drugih čimbenika jedna od inicijalnih prepreka liberalizaciji budući da gotovo pa nijedan novi operater neće ući na tržište na kojem će imati samo jedan manji segment, a što će u konačnici dovesti do toga da posluje s gubitkom na tom segmentu tržišta. Stoga, u praksi je češća primjena drugog modela, što rezultira promjenom operatera na pojedinim dijelovima pruge. Posljedica takvog stanja je i otpuštanje zaposlenika u pojedinim poduzećima kao što je HŽ Cargo koji više nema monopol na pojedinim dionicama željeznice u Republici Hrvatskoj (Bougna i Crozet, 2016).

Jedna od studija ispitala je troškovne implikacije liberalizacije željeznice. Tako je temeljem istraživanja koje je provedeno u SAD-u moguće zaključiti kako su željeznice prirodni monopoli u pružanju usluga prijevoza preko vlastite infrastrukture (mreže željeznica), što sugerira da bi konkurencija više poduzeća na takvoj infrastrukturi rezultirala povećanim troškovima poslovanja. Ovo upućuje na zaključak da bi politike koje uvode liberalizaciju na tržištu željezničkih usluga kroz „*otvoreni pristup*“ ili segmente uskih grla ne bi bile korisne s

troškovne perspektive (Bitzan, 2003:201). Liberalizacija na tržištu željezničkih usluga izravno utječe na troškove poslovanja poduzetnika koji posluju na ovom tržištu. Odnosno, rezultati studije ukazuju na to kako liberalizacija može dovesti do povećanja troškova poslovanja, a što u konačnici može odbiti poduzetnike od ulaska na to tržište (Bitzan, 2003).

Na tržištu željezničkih usluga, s ciljem liberalizacije mogu se provesti natječajni postupci, a kako bi se u konačnici određeni dijelovi željeznice dodijelili različitim ponuditeljima. S ciljem odabira željezničkog prijevoznika moguće je provesti tri metode, odnosno natječajni postupak, izravnu dodjelu putem natječaja te izravnu dodjelu. Pritom je natječajni postupak najpoželjnija pojava budući da se na isti mogu prijaviti svi zainteresirani koji zadovoljavaju uvjete koji su definirani određenim natječajem. Izravna dodjela putem natječaja smatra se modificiranim modelom koji je kombinacija izravne dodjele te natječajnog postupka, budući da ima obilježja oba modela. Izravna dodjela, kao što sam naziv sugerira odnosi se na izravnu dodjelu jednom ponuditelju točno određene rute. Ovo je u praksi najmanje poželjna pojava budući da može rezultirati negativnim efektima naštrb drugih poduzetnika koji djeluju na tržištu željezničkih usluga (Špetik, 2022:616).

Natječajni postupci često dovode do povećanja efikasnosti poslovanja poduzetnika na tržištu, ali mogu donijeti i neke probleme: nerealne ponude (npr. previsoke ponude davatelju odobrenja i sl.), povećanje troškova bez proporcionalnog poboljšanja učinka, nedovoljan broj ponuditelja, kompliciran proces natječajnog postupka koji rezultira poništavanjem natječaja itd.. Natječajni postupak prikladan je isključivo za dugoročno jednostavnije usluge kod kojih su svi potrebni zahtjevi definirani u natječajnoj dokumentaciji, ne mogu se očekivati veće promjene tijekom trajanja ugovora, a pristup voznom parku je ne diskriminirajući za sve ponuditelje. Izravna dodjela putem natječaja najbolja je metoda odabira željezničkog prijevoznika za složenije ugovore o pružanju usluga na tržištu željezničkih usluga. Izravna dodjela je najbolje rješenje samo ako javna tijela ne očekuju više ponuditelja, a što je posebice učestalo kada je riječ o linijama sa niskim stupnjem profitabilnosti i sl. (Špetik, 2022:616).

Temeljem studije u kojoj su prikazani rezultati istraživanja utjecaja liberalizacije na području Velike Britanije, Švedske i Njemačke moguće je zaključiti kako je liberalizacija dovela do rasta potražnje za regionalnim uslugama te do drugih efekata. Između ostalog, liberalizacija je potaknula povećanje potražnje i smanjenje subvencija za željeznički putnički sektor (subvencija po vlak-km i putniku-km). Dva su posebna problema s kojima se suočavaju zemlje koje počinju

proces liberalizacije. Prvo, ako je postojeće željezničko vozilo u vlasništvu postojećeg poduzeća, a ne franšiznog tijela ili neovisnog poduzeća, to ostaje glavna prepreka ulasku budući da u tom slučaju postojeće poduzeće može kroz cijenu najma željezničkog vozila izravno utjecati na profitabilnost poslovanja konkurenta koji isto unajmljuje. Drugi je položaj postojećeg osoblja. Ako se od novih operatera traži da ih preuzmu uz postojeće plaće i uvjete, to je prepreka poboljšanoj efikasnosti poslovanja, ali za nove operatere također može biti problematično zapošljavanje vlastitog osoblja, osobito tamo gdje je tempo promjena na tržištu vrlo dinamičan (Nash i sur., 2019:11-12).

Temeljem prethodne studije moguće je istaknuti činjenicu da iako na pojedinim segmentima tržišta dolazi do liberalizacije, u slučaju da konkurenti ne raspolažu s vlastitim željezničkim vozilima (lokomotive, vagoni itd.), tada poduzeće ili neki drugi subjekt koji je vlasnik istih izravno može utjecati na troškove poslovanja poduzeća koja ulaze na taj dio tržišta. Činjenica je da su željeznička vozila najčešće u vlasništvu poduzeća koje je monopolist (npr. HŽ Cargo) te pritom isto može izravno ograničiti djelovanje drugih poduzeća, bez utjecaja javne vlasti ili slično. Druga situacija je sa obvezom zapošljavanja postojećih zaposlenika na željeznici. Ukoliko s promjenom operatera postoji i obveza zapošljavanja zaposlenika koji su zaposleni na određenom segmentu željeznice, to može negativno djelovati na poduzetnika koji ulazi na tržište, a posebice u slučaju ako je uočen prekomjeran broj zaposlenih i/ili ako su isti zaposleni uz uvjete znatno povoljnije u odnosu na uvjete po kojima su zaposleni drugi zaposlenici u poduzeću koje ulazi na tržište.

Privatizacija željeznica u Velikoj Britaniji nije bila praćena očekivanim dramatičnim porastom željezničkog teretnog prijevoza i pružanja intermodalnih usluga. Ukupni tonski kilometri i domaći intermodalni promet znatno su porasli, ali u oba slučaja iz različitih razloga koji ne upućuju na stvarni napredak industrije. Malo je novih sudionika u industriji, a sektor je sada dosegao točku očite stagnacije (Cowie, 2015:4-5). Temeljem ovog moguće je zaključiti kako liberalizacija tržišta može doprinijeti stvaranju pozitivnih efekata, ali su pritom isti ograničeni obujmom. Odnosno, može doći do rasta broja putnika te tonskih kilometara, ali uz ograničenja koja su uvelike rezultat specifičnosti određenog tržišta.

Željeznički sustav u Hrvatskoj unatrag nekoliko godina kontinuirano propada, što se može vidjeti po opadanju kvalitete usluga i same vrijednosti željeznice. Dosadašnja istraživanja ukazuju na loš vozni red, pad broja putnika zbog smanjene brzine vlakova, loš vozni park, ne

dovoljno ulaganje u sigurnosne standarde. Godinama se ulagalo u cestovni prijevoz koji po ekološkim i ekonomskim perspektivama nije najprihvatljiviji način prijevoza u odnosu na željeznice. Dosadašnje istraživanje utjecaja liberalizacije željezničkih usluga jedni sudionici istraživanja ocjenjuju kao pozitivan aspekt, a drugi negativan dok se mali broj sudionika složio i oko pozitivnog i oko negativnog aspekta (Tomašević i sur. 2019).

Liberalizacija tržišta u pregledu postojećih istraživanja kao pozitivan trend prikazana je kao očekivanje da će dovesti do efikasnijih rezultata u pružanju željezničkih usluga na način kako je to zamislila Europska unija u svojim izvješćima, strategijama i direktivama. Očekuje se da će dovesti do povećanja udjela željezničkog prijevoza u ukupnom prometu. Ulaskom konkurencije unaprijedio bi se rad HŽ poduzeća i smanjila potreba za državnim subvencijama. Konkurencija među prijevoznicima dovesti će do bolje kvalitete željezničkih usluga (Tomašević i sur. 2019).

Kao negativan trend liberalizacije u Hrvatskoj neki sudionici istraživanja ističu jer će dovesti do poskupljenja željezničkih usluga za korisnike. Dovedi će do smanjenja usluge lokalnog prijevoza koja je važna za lokalni razvoj jer konkurenti opslužuju velike korisnike dok za lokalne dostave tereta ne pokazuju veliki interes. S druge strane liberalizacija tržišta željezničkih usluga nije dovela do očekivanih pozitivnih rezultata jer nije otvorila strana tržišta za HŽ poduzeća (Tomašević i sur. 2019).

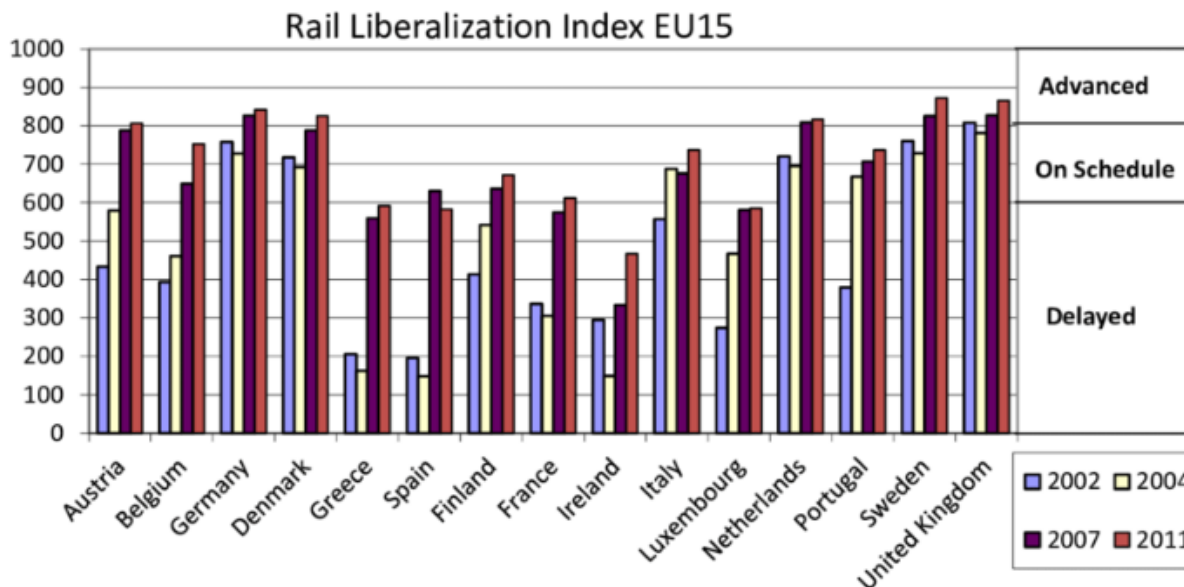
Postoji slaba pozitivna veza između liberalizacije željeznica u EU-u i veće učinkovitosti te je učinkovita konkurencija najrelevantniji čimbenik za postizanje povećanja učinkovitosti. Međutim, za neke zemlje EU-a, mjere usvojene za liberalizaciju željeznica mogle su rezultirati nižom razinom učinkovitosti (Lerida-Navarro, 2019:57). Temeljem ovog istraživanja moguće je zaključiti kako liberalizacija tržišta na razini EU dvojako djeluje na tržišta željezničkih usluga u ovisnosti o specifičnostima svake pojedine države članice EU. Odnosno, za pretpostaviti je kako efekti liberalizacije neće biti jednaki u RH te npr. Njemačkoj budući da je tržište RH znatno manje, ne postoji razvijena željeznička mreža (usto je postojeća zastarjela), a i kao što je prethodno istaknuto, u usporedbi s državama u okruženju, željeznički promet se slabije koristi za potrebe prijevoza putnika i dobara.

Ne postoji jasna korelacija između liberalizacije tržišta željezničkog prometa i razine konkurencije, liberalizacija nije dovoljna da bi se osiguralo konkurentno tržište. Pravi poticaj

lokalnih vlasti i atraktivne rute za strategiju ulaska od točke do točke mogu olakšati konkurenciju, kao u Austriji i Italiji. Unatoč prethodnim naporima za liberalizaciju, vodeći operateri i dalje dominiraju domaćim tržištima dugolinijskog željezničkog prometa Europske unije, osim u Austriji i Italiji, iako primarni operateri u EU djeluju na prekograničnim rutama putem zajedničkih ulaganja (Bertele i sur. 2019).

Temeljem rezultata prethodnog istraživanja, moguće je zaključiti kako ne postoje jasne poveznice između napora koji su uloženi s ciljem liberalizacije tržišta željezničkog prometa te povećanja konkurencije na ovom tržištu. Iz tog razloga se ističe potreba za dodatnim utjecajem vlasti na lokalnim i nacionalnim razinama s ciljem povećanja atraktivnosti pojedinih ruta. Odnosno, temeljem ovog moguće je zaključiti i kako je jedan od primarnih uzroka niskog stupnja atraktivnosti pojedinih željezničkih ruta činjenica kako iste nisu dovoljno profitabilne, a kako bi u konačnici potakle pojedine poduzetnike na ulazak na tržište željezničkog prometa. Autori ističu pozitivne primjere Austrije i Italije koje su olakšale poduzetnicima na tržište željezničkog prometa kroz podizanje atraktivnosti pojedinih ruta. Ujedno, autori su uočili i kako je usprkos liberalizaciji tržišta situacija i dalje takva da na tržištu primat imaju nacionalni operateri (Bertele i sur, 2019).

Grafikon 6: Stupanj liberalizacije tržišta željezničkog prometa EU-15



Izvor: Doomernik, J. (2017.), Strategies for international High-Speed Rail operators in the European passenger transport market, preuzeto 17. svibnja 2023. sa https://www.researchgate.net/figure/Rail-Liberalization-Index-in-EU-15-Kirchner-2002-2004-2007-2011_fig27_323628437

Na grafikonu 6 prikazan je stupanj liberalizacije tržišta željezničkog prometa za razdoblje od 2002. do 2011. godine. Za uzorak je odabrano 15 država članica EU, među kojima se tada nalazila i Velika Britanija. Ono što je moguće primijetiti temeljem ovog grafikona je činjenica kako je kod većine država dolazilo do postupne liberalizacije tržišta željezničkog prometa u promatranom razdoblju. Ujedno, uočljivo je kako je moguće istaknuti kako je riječ o naprednom stupnju liberalizacije u odabranim državama kao što su primjerice Njemačka, Švedska i Velika Britanija. S druge strane postoje i određene države na kojima je stupanj liberalizacije niži, a među njima se ističe Irska, što je i razumljivo budući da je zbog geografskog položaja ove države liberalizacija tržišta željezničkih usluga kroz dolazak inozemnih pružatelja usluga na tržište gotovo pa onemogućen.

Top 10 država prema indeksu liberalizacije tržišta željezničkih usluga u 2011. godini (Alexanderssen i Rigas, 2013:90):

1. Švedska;
2. Velika Britanija;
3. Njemačka;
4. Danska;
5. Nizozemska;
6. Austrija;
7. Belgija;
8. Švicarska
9. Češka Republika te
10. Slovačka.

Ono što se ističe temeljem prethodnog rangiranja je sama činjenica kako je liberalizacija na tržištu željezničkih usluga uspješnija na tržištima koja su veća, imaju razvijeniju mrežu željeznica te u kojima se učestalije željeznica koristi za potrebe prijevoza putnika i dobara. Potrebno je istaknuti kako je od 2007. do 2011. godine došlo do značajnih promjena, tako je primjerice Belgija 2007. godine bila tek na 20. mjestu, ali je uslijed većeg broja promjena na tržištu željezničkih usluga došlo do razvoja liberalizacije, posljedica čega je 7. mjesto 2011. godine. Ukoliko europski željeznički sektor želi ostati relevantan u 21. stoljeću, čini se da je potrebno postati osjetljiviji na promjenjive potrebe tržišta i poboljšati učinkovitost. Trenutačno je Europska komisija predana ideji da je jedini način da se to postigne daljnjom liberalizacijom, uz određenu dozu fleksibilnosti pri provedbi procesa liberalizacije. Stoga je to ono za što se

kreatori politike, regulatori i upravitelji željeznica iz svih dijelova željezničkog sektora trebaju pripremiti. Kao što je iskustvo već pokazalo, liberalizacija će sigurno biti težak put za mnoge željeznice i zemlje. Jedan od načina da se proces učini lakšim mogao bi biti kombiniranje liberalizacije s drugim mjerama, kao što je, na primjer, više ulaganja u željezničku infrastrukturu (Alexanderssen i Rigas, 2013:94).

Potrebno je razmotriti što liberalizirani željeznički sektor može ponuditi u kombinaciji s drugim načinima prijevoza. Rasprave o multimodalnosti obično se fokusiraju na kombinacije vlakova i kamiona za potrebe prijevoza dobara. Iako bi ovakav oblik multimodalnosti prijevoza mogao biti važan u budućnosti, svakako treba uzeti u obzir i potencijal raznih kombinacija s pomorskim prometom. Npr. čini se da je postojanje lučkih objekata povezanih s važnim europskim odredištima pogodovalo razvoju željezničkog prometa u nekoliko država, npr. baltičkih država. S obzirom da se većina međunarodne trgovine robom u EU-u odvija morem, ovo predstavlja važno tržište s prostorom za razvoj (Alexanderssen i Rigas, 2013:94).

Alexanderssen i Rigas (2013) ističu značaj željezničkog prijevoza kao jednog segmenta multimodalnog prijevoza dobara. S druge strane, moguće je istaknuti i potencijal primjene kada je riječ o prijevozu putnika. Na ovaj način bi se omogućilo pojedincima korištenje javnog prijevoza, a u nerijetkim slučajevima i efikasniji te brži prijevoz s jedne lokacije na drugu, posebice kada je riječ o prijevozu na prostoru većih gradova i njihove okolice (npr. Zagreb i okolica).

U Hrvatskoj, su novi teretni željeznički prijevoznici počeli s radom pet godina nakon zakonodavne liberalizacije. Novi željeznički teretni prijevoznici započeli su s obavljanjem gospodarske aktivnosti na tržištu željezničkog prometa, a prethodno je postojao samo HŽ Cargo koji je imao 99% tržišnog udjela. U razdoblju od 2015. do 2019. godine dolazi do pada tržišnog udjela na 62% (prethodno je istaknuto kako je došlo do daljnjeg pada tržišnog udjela, što dijelom ukazuje na činjenicu kako je proces liberalizacije u RH bio uspješan) u 2013. godini. Tek krajem 2015. godine novi teretni željeznički prijevoznici prešli su tržišni udio od 15% u vlakovnim kilometrima, dok je iste godine europski udio već iznosio 34% i nastavio se sve do 2019. godine, kada je dosegnut europski prosjek na hrvatskom tržištu teretnog željezničkog prijevoza (Solina, Abramović i Brnjac, 2021: 267).

Temeljem ovog istraživanja koje je provedeno u RH, moguće je zaključiti kako je liberalizacija željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj djelomično kasnila za procesom liberalizacije na razini EU. No u 2019. godini dosegnut je europski prosjek, temeljem čega se zaključuje kako je liberalizacija tržišta željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj uspješna.

4.2. Metodologija istraživanja

Prilikom izrade ovog diplomskog rada provedeno je primarno istraživanje, a kao instrument istraživanja korišten je anketni upitnik. Anketni upitnik sastojao se od 15 pitanja, od kojih je u prvom dijelu instrumenta 6. općih pitanja ime i sjedište Vašeg poduzeća, koje godine je osnovano Vaše poduzeće, koliko ste godina zaposleni u ovom poduzeću, na kojoj funkciji ste trenutno zaposleni, spol i stručna sprema. Drugi dio instrumenta sastoji se od pitanja širokog spektra, u kojima anketirane osobe na temelju iskustva rada u HŽ Cargu i vlastitog mišljenja daju odgovore na zadanu temu utjecaja liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Anketni upitnik kao instrument istraživanja odabran je iz razloga što je isti percipiran kao najbolji instrument za provođenje istraživanja koje je bilo potrebno za potrebe pisanja ovog rada. Odnosno, cilj istog bio je primarno istražiti stavove ispitanika o liberalizaciji tržišta željezničkih usluga na području RH kao i efektima liberalizacije na samo tržište. Iako se za potrebe anketnog istraživanja učestalo koriste pitanja sa mogućnosti odabira jednog ili više odgovora i sl., za potrebe ovog istraživanja anketni upitnik koncipiran je temeljem pitanja otvorenog tipa. Pritom su pitanja otvorenog tipa odabrana iz razloga što se smatralo kako se na taj način ispitanicima pruža mogućnost iznošenja opsežnijih odgovora, što doprinosi samoj kvaliteti ovog istraživanja, a koje je djelomično ograničeno brojem ispitanika. Anketni upitnik koji je korišten za potrebe istraživanja čiji rezultati su prikazani u nastavku ovog poglavlja vidljiv je u Prilogu 1 ovog rada.

4.3. Rezultati istraživanja

U istraživanju je sudjelovalo pet osoba, zaposlenih u HŽ Cargu.

Poduzeće HŽ Cargo d.o.o. osnovano je 2006. godine nakon razdvajanja Hrvatskih željeznica kao cjelovitog poduzeća podijeljenog na HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz, HŽ Cargo i HŽ Vuču vlakova.

Na pitanje „Koji su prema Vašem mišljenju parametri ključni za proces restrukturiranja i uspostave liberalizacije ovog tržišta (odnosno provedbu liberalizacije željezničkog putničkog prijevoza), a koji bi ujedno trebali biti predmetom regionalnog usklađivanja i upravljanja u Republici Hrvatskoj?“ ispitanici su dali odgovor kako je kao ključni proces za kvalitetno restrukturiranje potrebna bolja, kvalitetnija i sigurnija infrastruktura, elektrifikacija pruga, visina naknade za pristup željezničkoj mreži, potražnja za željezničkim prijevozom. Za navedeno su potrebni kvalitetni i brzi remontirani postojećih dionica pruga, kao i izgradnja novih dionica, novi vozni park, uređena stajališta, kvalitetni planovi razvoja i sl. Također je ključni proces i elektrifikacija pruga i izgradnja drugog kolosijeka na prometnim i frekventnim pravicima. Nadalje ključna stvar je i racionalizacija voznog reda, točnije kvalitetnija izrada voznog reda putničkih vlakova, odnosno uvođenje vlakova u vremenu pojačane tranzicije putnika. Problem koji se navodi je smanjeni broj „linija“ poput linije Zagreb Glavni kolodvor-Vinkovci i obrnuto gdje je smanjen broj brzih vlakova u oba smjera, a postojeći vlakovi prometuju u vremenu koje nije usklađeno sa potrebama putnika. Željeznički putnički prijevoz u RH trenutno obavlja poduzeće HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Za pružanje istih usluga registrirano je i poduzeće Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o. (dio austrijske Rail Cargo grupe) ali ih još ne pruža, nego trenutno pruža samo usluge željezničkog teretnog prijevoza.

Kod sljedećeg pitanja „Ima li mogućnosti da proces restrukturiranja bude proveden na način da se ne teži dodatnom produblivanju razlika između pojedinih dijelova Republike Hrvatske“ da se zaključiti da je ne moguće provesti proces na način da se ne teži dodatnom produblivanju razlika između pojedinih dijelova Republike Hrvatske. Ispitanici ne moguće objasnjavaju zbog jasnih gospodarskih i demografskih razlika jer pojedine dionice i regije su vrlo geografski loše pozicionirane i potrebna je velika količina sredstava za modernizaciju i rekonstrukciju pruge da bi prijevoz tereta i putnika bio isplativ i rentabilan. Potražnju za željezničkom mrežom također navode kao jedan od faktora jer ne postoji jednaka potražnja u svim dijelovima, navodeći Grad Zagreb i Zagrebačku županiju kao visoko razvijene regije i Ličko-senjsku županiju kao slabije razvijenu sa manjim brojem stanovnika. Ispitanici smatraju kada se tržište putničkog prijevoza liberalizira (teretni je liberaliziran od 2013. godine) novi privatni operateri pružat će usluge jedino na linijama koje su im profitabilne. U ovom slučaju zadatak je države da pomoću subvencija ili PSO ugovora svima omogući pristup tim uslugama.

U sljedećem pitanju ispitanici su dali svoje mišljenje na pitanje „postoji li mogućnost za povećanje učinkovitosti hrvatskih poduzeća koja pružaju usluge na ovom tržištu“. Navodeći da

su mišljenja kako postoji velika potražnja za željezničkim prijevozom, prije svega temeljeno na europskoj zelenoj politici, na jednostavnosti prijevoza i cijeni prijevoza roba koji je jeftiniji od cestovnog. Postoji mogućnost povećanja učinkovitosti ulaganjem u infrastrukturu elektrificirajući pruge, izgradnjom dvokolosječnih pruga na poznatim paneuropskim koridorima, priprema nacionalnih kompanija na utjecaj konkurencije kako bi sve navedeno osiguralo siguran i stabilan izvor prihoda. Sve navedeno treba biti prioritet prvenstveno državi da radi na povećanju isplativosti i učinkovitosti hrvatskih poduzeća na tržištu željezničkog prijevoza.

Odgovor na pitanje „*Koji su osnovni nedostaci željezničke mreže u Republici Hrvatskoj?*“ započinju sa nedostatkom dvokolosječnih pruga, preniska elektrificiranost pruga, nedovoljno ulaganje u infrastrukturu, malim dopuštenim brzinama vlakova, česti kvarovi, te česti zatvori pruga zbog popravaka. Loše stanje kolosijeka i kolosiječnog ustroja u što ulaze i skretnice, učestalo pucanje tračnica i slično. Također problem predstavlja i veliki broj službenih mjesta sa malim brojem kolosijeka i ne mogućnosti križanja vlakova suprotnog smjera. Navedeno predstavlja problem sa prijevozom na prugama jer zbog velikog broja vlakova raznih prijevoznika a slaboj propusnoj moći pruge dolazi do zagušivanja prometa

Uspoređujući visinu naknade za pristup željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj u odnosu na druge članice Unije ocjenjena je srednjom ocjenom. Upravitelj željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj je HŽ Infrastruktura d.o.o. čije osnovne funkcije su dodjela trasa vlakova, uključujući određivanje i ocjenu raspoloživosti infrastrukturnih kapaciteta, određivanje visine naknada uključujući naplatu tih naknada koja uspoređujući sa razvijenim Europskim zemljama nije visoka.

Objašnjenje ispitanika na pitanje „*Kakvo je trenutno stanje glede procesa potpune liberalizacije željezničkog putničkog prijevoza? Kako će se navedeno odraziti na tržište?*“. Stanje je nažalost takvo da još uvijek HŽ putnički prijevoz ima monopol na tržištu jer nema zainteresiranih prijevoznika koji bi se uključili u tržišnu utrku za prijevoz putnika, što znači da putnički prijevoz još nije liberaliziran. Za ovaj oblik prijevoza nije realno ni očekivati liberalizaciju u skorije vrijeme zbog problema sa željezničkom mrežom. U Hrvatskoj za pružanje usluga putničkog prijevoza registrirano je i poduzeće Rail Cargo Carrier Croatia, ali trenutno pruža samo usluge željezničkog teretnog prijevoza. Novi operateri pružat će usluge jedino na linijama koje su im profitabilne. Zadatak je države da putem subvencija ili PSO

ugovora svima omogućiti pristup tim uslugama, jer privatni operater neće obavljati usluge na liniji gdje dnevno ima samo nekoliko putnika. Liberalizacija teretnog prijevoza uspijeva i pojavljuju se različiti operateri te obogaćuju tržište i potiču razvitak teretnog prijevoza. Gledajući sa strane razvitka željezničkog prijevoza, konkurencija jedino može poboljšati tržište. Inercije u poslovanju državnih željeznica, ne dovoljna prilagođenost na zahtjeve tržišta i bez odgovarajuće konkurencije, ovaj je model vlasništva oslabio željeznički sektor zbog nerazvijenosti konkurentskih sila i tržišne utakmice, te ga doveo u stanje stagnacije.

Na pitanje „*U usporedbi sa susjednim državama, smatrate li da Republika Hrvatska adekvatno iskorištava potencijale željezničkog prometa?*“ dajući svoja objašnjenja ispitanici smatraju da Republika Hrvatska u odnosu na razvijene zemlje EU ne iskorištava dovoljno potencijala željeznice, navodeći da problemi infrastrukture utječu na ne iskoristivost potencijala željezničkog sustava. Kao primjer jedan od ispitanika navodi željezničku mrežu u Istri koja nije povezana sa ostatkom Hrvatske, Lička pruga o kojoj ovisi teretni prijevoz i poslovanje luka nedovoljno je razvijena. Potencijal pruga leži i u sezonskom turizmu i velikom broju turista koji dolaze ali u velikom postotku cestovnim i zračnim prijevozom. Države bivše Jugoslavije imaju sličan problem kao i Hrvatska, no države zapadne Europe prije su krenule u modernizaciju i restrukturiranje, te poticanje zelene politike, čime su pridonijele razvitku željezničke mreže. U Susjedne države poput Austrije i Slovenije su bolje iskoristile sustav željeznice i određenim aktima uredile poslovanje i način transporta tereta. Problem se i u ovom slučaju javlja u vidu lošeg stanja infrastrukture gdje je pojedinim poduzećima isplativije teret voziti cestovnim putem nego vlakom jer put od točke A do točke B kroz Republiku Hrvatsku je skoro upola kraći, u nekim slučajevima i isplativiji.

Odgovor na pitanje „*Tko su glavni igrači na europskom tržištu i kakvo je trenutno stanje konkurencije?*“ svi ispitanici navode za glavne igrače Lineas, TGV, Eurostar, Deutch Bahn, DB Schenker, Rail Cargo Austrija. Njemačka kao jedna od gospodarski najrazvijenijih članica Europske unije ima glavnu ulogu u paneuropskoj mreži. Prijedlog Njemačke vlade TEE2.0 za ponovno pokretanje starog Trans-Europe Expressa produžetak je njenog programa Deutschland Takt te njihovu visoku razvijenu željezničku kompaniju. To su prije svega operateri i poduzeća sa velikim brojem lokomotiva u svome vlasništvu i sa velikim brojem vagona koji mogu neovisno prevesti velike količine tereta. Od država definitivno prednjače Njemačka, Austrija. Češka, Francuska. U RH se na željeznici nalazi 18 prijevoznika od kojih su 2 u vlasništvu RH (HŽ Cargo i HŽ PP), dok su ostali privatni operateri. Što se tiče trenutnog stanja konkurencije

za RH kao članicu teško se može mjeriti i nositi sa tom utrkom jako kaska za vodećim europskim željeznicama a i poduzećima koja se bave prijevozom tereta.

Posljednjim pitanjem „*Smatrate li da bi hrvatska poduzeća trebala restrukturirati poslovanje po uzoru na pojedina uspješna poduzeća iz inozemstva? Ukoliko smatrate da bi, molim Vas navedite koja su to poduzeća i iz kojih razloga bi trebala slijediti njihov primjer*“ ispitanici su stava ako je riječ o željezničkom putničkom prijevozu poduzeća bi se trebala ugledati na države zapadne Europe, prvenstveno Njemačku i Austriju. Hrvatska treba slijediti njihov primjer koje su razvijenom željezničkom mrežom, poticajima iz politike razvile visoku konkurenciju, poboljšale efikasnost i približile ljudima interes za željezničkim prijevozom. Pozitivna stvar za tržište željezničkog prijevoza je privatizacija koja bi tržište dodatno razvila i povećala efikasnost. Republika Hrvatska treba prvo riješiti problem infrastrukture lokomotiva i vagona, kako bi se povećala konkurentnost sa europskim zemljama. Uvođenjem interoperabilnosti u većinu poduzeća bio bi idealan za razvoj željezničkog prometa ali za to treba imati kvalitetan sustav sa većim brojem više sustavnih lokomotiva koje bi mogle od točke A do točke B bez zamjena voziti vlakove gdje bi se samo strojno osoblje izmjenjivalo.

4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

Istraživanje o utjecaju liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj sadrži nekolicinu ograničenja. Usporedba s ostalim istraživanjima je otežana zbog zastarjelih podataka koji se odnose na prijašnje godine, prije pandemije korona virusa. Nadalje, ispitanici koji posjeduju određeno znanje i rade u poduzećima vezanim za istraživanje u većini odgovora daju iste ili na istu temu odgovore, te je dosta teško doprijeti do same srži zadane teme. Koliko je stvarno liberalizacija utjecala i utječe na tržište željezničkog prometa teško je razaznati.

Koristeći dosadašnje podatke iz istraživanja i uspoređujući sa prikupljenim podacima Hrvatska je u skupini zemalja koja je razdvojila upravitelja infrastrukture, putničkog prijevoznika i teretnog prijevoznika. Države poput Slovenije, Njemačke i Francuske zadržale su model holding poduzeća kao zaštitu svojih državnih prijevoznika od privatne konkurencije što bi bio dobar primjer našim menadžerima da Hrvatska vrati HŽ poduzeća. Za provedbu budućih istraživanja bilo bi dobro istražiti mogućnosti i koristi za Hrvatska poduzeća u navedenom modelu uspoređujući sa drugim članicama EU.

U odnosu na države s kojima je Hrvatska gospodarski povezana a zadnja je država koja je ušla u EU pa je tako i najkasnije provela zakonsku liberalizaciju teretnog prijevoza, trebala bi

različitim instrumentima zaštititi svog državnog putničkog i teretnog prijevoznika od konkurencije kako ne bi izgubili tržišne udjele koje imaju. Iako na prvi pogled djeluje malo nelogično zašto se štite nacionalni prijevoznici u odnosu na konkurente, potrebno je naglasiti kako iako je liberalizacija tržišta poželjna u nekim segmentima, ista može dovesti i do stvaranja negativnih efekata poput ukidanja pojedinih linija. Odnosno, kao i na svim drugim tržištima, poduzetnici koji ulaze na tržište željezničkog prometa teže ostvarivanju profitabilnog poslovanja, posljedica čega je sama činjenica kako u slučaju da isti uoče kako su pojedine linije neprofitabilne, za očekivati je da će iste u kratkom ili dužem roku ukinuti. U konačnici, s liberalizacijom tržišta te potencijalnim ukidanjem pojedinih linija postoji rizik od stvaranja negativnog utjecaja na kvalitetu života pojedinaca koji za privatne ili poslovne potrebe koriste željeznički prijevoz gotovo pa svakodnevno. Također, za očekivati je i negativan utjecaj na poduzetnike koji koriste željeznički prijevoz za potrebe transporta svojih proizvoda i usluga kupcima.

Tržište željezničkog prijevoza vrlo je specifično tržište te gotovo pa nije moguće uspoređivati liberalizaciju na ovom tržištu sa liberalizacijom na drugim tržištima. Jedna od karakteristika tržišta svakako su visoke barijere ulaska na tržište, a što zasada djeluje demotivirajuće na poduzeća koja bi eventualno razmatrala ulazak na tržište. Također, potrebno je istaknuti i samu činjenicu kako je željeznička infrastruktura u RH znatno slabije razvijena u odnosu na brojne države EU, što uz samu veličinu tržišta (znatno manje tržište u odnosu na druge države članice EU) djeluje demotivirajuće na poduzetnike.

Zbog svih loših primjera privatizacije upravitelja infrastrukture, među kojima se mogu navesti Mađarska i Estonija Hrvatska ne bi smjela privatizirati upravitelja infrastrukture, ali ni financirati gradnju nove željezničke infrastrukture kroz javno-privatno partnerstvo jer se na takav način omogućuje privatnim poduzećima upravljanje infrastrukturom tijekom određenog razdoblja. Što se tiče upravljanja željezničkim uslugama Hrvatska može najviše naučiti od Švicarske iako nije članica Europske unije te poput nje i Poljske više decentralizirati same usluge. Sve navedeno dobra je preporuka za daljnja istraživanja kako bi željeznički promet što više došao do izražaja, koristio se i doprinio jačanju gospodarstva u cjelini.

5. ZAKLJUČAK

Liberalizaciji tržišta željezničkog prometa teži se u većini razvijenih zemalja, budući da se smatra kako će liberalizacija izravno doprinijeti stvaranju pozitivnih efekata na tržištu koji nastaju kao posljedica liberalizacije na svim drugim tržištima. Odnosno, naglasak je ponajprije na smanjenju cijena usluge koja se pruža kupcima te ujedno i na samom poboljšanju kvalitete usluge koji nastaje kao posljedica činjenice da na tržištu djeluje više konkurenata, a koji kroz diversifikaciju usluge teže diferenciranju u odnosu na izravne konkurente. Pritom je tržište željezničkog prometa vrlo specifično tržište zbog visokih barijera ulaska na tržište, posljedica čega je činjenica kako poduzeća ulaze na ovo tržište isključivo u slučaju ako očekuju visok stupanj profitabilnosti.

Analiza upravljanja željezničkim prometom u Republici Hrvatskoj pokazala je poražavajuće rezultate. Kvaliteta željezničke infrastrukture je poražavajuća, željezničke usluge općenito, te financijska održivost željezničkih usluga je nezadovoljavajuća što stvara ograničene utjecaje na okolinu bilo u gospodarskoj ili ekološkoj održivosti. Infrastruktura koja ne da nije modernizirana već nedostaju osnovna održavanja, većina pruga nije dvokolosiječna, takvo stanje prisiljava na smanjenje brzine putničkih i teretnih vlakova radi sigurnosti, čime željeznica jako gubi u odnosu na cestovni prijevoz.

Liberalizacija u Hrvatskoj nije provedena na najbolji način, razdvajanje HŽ poduzeća smatra se kao loš potez. Potrebna je velika uloga države kroz različite sisteme kako bi željeznički promet napredovao i bio konkurentan na tržištima Europske unije. Uspoređujući Hrvatsku sa zapadnoeuropskim zemljama kao što su Njemačka, Francuska, Švedska, Švicarska i sa istočnoeuropskim, Poljska, Mađarska, Bugarska, Rumunjska, Slovenija, dokazano je da je Hrvatska ukupno po željezničkim pokazateljima najgora od analiziranih zemalja. Također nalazi se u skupini zemalja s najmanjim udjelom željezničkog prometa u ukupnom kopnenom putničkom prometu. Hrvatska ima i dalje veliki manevarski prostor za reformu željezničkih usluga unatoč istom EU regulatornom okviru u kojem se nalazi, te iz različitih praksi ostalih članica može izvući vrijedne lekcije kako bi unaprijedila željezničke usluge. Kao zadnja država koja je ušla u Europsku uniju, najkasnije je provela zakonsku liberalizaciju teretnog prijevoza dok putnički prijevoz još nije u potpunosti proveden. Od ove godine ideja je da se kreće u nadmetanje za PSO ugovore.

Glede svega navedenog Hrvatska bi trebala različitim protekcionističkim mjerama zaštititi svoje željezničke prijevoznike HŽ Cargo i HŽPP od konkurencije da se ne izgube tržišni udio koji imaju. Ovo je moguće zaključiti temeljem činjenice kako konkurenti koji ulaze na ovo tržište gledaju isključivo profitabilnost poslovanja, stoga nisu fokusirani na manje profitabilne linije te postoji rizik od ukidanja istih. U konačnici, takvo postupanje bi moglo dovesti do dugoročno negativnih posljedica na kvalitetu života stanovnika koji svakodnevno koriste pojedine linije, ali i na poslovanje poduzetnika koji za prijevoz svojih proizvoda koriste željeznicu. U pregledu istraživanja dan je primjer Mađarske koja nema svog državnog teretnog prijevoznika, no pokušava ga otkupiti nazad jer je požalila samu prodaju istog. Iako nije u sastavu Europske unije, Švicarska koja nije postigla visok stupanj liberalizacije tržišta i nije krenula u privatizaciju željezničkih poduzeća, ali ima najbolji i najiskorišteniji željeznički sustav, može biti najbolji primjer Hrvatskoj.

LITERATURA

1. Abramović, B., Šipuš, D., Ribarić, M. (2018.), Analysis of the Organisation of Railway Freight Undertaking: A Case Study of HŽ Cargo Ltd., U: Gasparik, J., Camaj, J., Masek, J., Zitricky, V. (Ur.). *Horizons of Railway Transport*, Red Hook: Curran Associates Inc., str. 1-5.
2. Alexanderssen, G. i Rigas, K. (2013.), Rail liberalisation in Sweden. Policy development in a European context, *Research in Transportation Business & Management*, vol. 6, str. 88-98
3. Bendeković, J., Martić, Z., Vuletić, D. (2013.), Marketing strategy of Croatian railway freight transport under conditions of liberalisation, *Poslovna izvrsnost, Zagreb*, 7(2), str. 45-63.
4. Bertele, A. i sur. (2019.), Navigating the EU rail-market liberalization, preuzeto 18. svibnja 2023. sa <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/navigating-the-eu-rail-market-liberalization>
5. Bošković, B., Bugarinović, M. (2015.), Why and how to manage the process of liberalization of a regional railway market: South-Eastern European case study, *Transport Policy*, 41(srpanj), str. 50–59.
6. Božičnik, S. (2009.), Opening the Market in the Rail Freight Sector, *Built environment*, 35(1), str. 87-106.
7. Cerović, Lj., Maradin, D., Vučković Rogan. I. (2020.), Liberalizacija željezničkoga putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj, *Željezničar*, 19(4), str. 7-19.
8. Dolinayova, A., Loch, M., Camaj, J. (2016.), Liberalization of the railway freight market in the context of a sustainable transport system, *Transportation Research Procedia*, Vol. 14, str. 916 – 925.
9. Doomernik, J. (2017.), Strategies for international High-Speed Rail operators in the European passenger transport market, preuzeto 17. svibnja 2023. sa [.https://www.researchgate.net/figure/Rail-Liberalization-Index-in-EU-15-Kirchner-2002-2004-2007-2011_fig27_323628437](https://www.researchgate.net/figure/Rail-Liberalization-Index-in-EU-15-Kirchner-2002-2004-2007-2011_fig27_323628437)
10. Tomašević, T i sur. (2019.), Naše željeznice, Analiza upravljanja željezničkim uslugama u Hrvatskoj uz komparativni pregled zemalja u EU, Institut za političku ekologiju
11. ESCAP (2020.), Learning materials on railway transport
12. Esposito, G., Cicatiello, L., Ercolano, S. (2020.), Reforming railways in the EU: An empirical assessment of liberalisation policies in the European rail freight market, *Transportation Research Part A*, Vol. 132, str. 606–613

13. Europska komisija (2023.), Mobility and Transport, preuzeto 18. svibnja 2023. sa https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market_en
14. Eurostat (2023.), Goods transport by rail, preuzeto 16. svibnja 2023. sa <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00006/default/line?lang=en>
15. Eurostat (2009.), Panorama of transport, Europska komisija
16. Eurostat (2022.), Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data, preuzeto 16. svibnja 2023. sa https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data
17. Eurostat (2023.), Total length of railway lines preuzeto 16. svibnja 2023. sa <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00003/default/bar?lang=en>
18. HŽ infrastruktura (2023.), Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci, preuzeto 02. siječnja 2023. sa <https://www.hzinfra.hr/1787/>
19. Lang, M., Laperrouza, M., Finger, M. (2013.), Competition Effects in a Liberalized Railway Market, *Journal of Industry, Competition and Trade*, 13(prosinac), str. 375-398.
20. Laisi, M., Mäkitalo, M., Hilmola, O.-P. (2012.), Stimulating competition in the liberalized railway freight market, *Baltic Journal of Management*, 7(1), str. 68 – 85.
21. Laroche, F., Sys, C., Vanelslander, T., Van de Voorde, E. (2019.), assessing competition in the european rail freight market: is there an oligopoly ?, *International journal of transport economics*, XLVI(1-2), str. 15-36.
22. Lerida-Navarro, C. i sur. (2019.), European railways: Liberalization and productive efficiency, *Transport Policy*, vol. 83, str. 57-67
23. Ozkan, T., Yanginlar, G. i Kalayci, S. (2016.), Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World, *Journal of Management and Sustainability*, 6(4), str. 140-149.
24. Pham, V. (2013.), *The Liberalization of Rail Transport in the European Union*, New London: Connecticut College
25. Solina, K., Abramović, B. i Brnjac, N. (2021.), Market Liberalisation of Railway Freight Transport in Croatia, Proceedings of 25th International Scientific Conference. Transport Means 2021, str. 262-267
26. Stacey, J. (2018.), A brief history of the railways, preuzeto 10. prosinca 2022. sa <https://www.raildiscoveries.com/the-discovery-blog/2018/september/a-brief-history-of-the-railways/>

27. Steamrail Victoria (2023.), web stranica, preuzeto 15. siječnja 2023. sa <https://www.steamrail.com.au/>
28. Zeybek, H. (2012.), Stakeholder perspectives on improving rail freight services on the eve of rail market liberalization: An analysis of the Turkish Rail Freight Market, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 48, str. 3691-3699.
29. Bitzan, J. (2003.), Railroad Costs and Competition: The Implications of Introducing Competition to Railroad Networks, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol 37, str. 201-225
30. Bougna, E. i Croze, Y. (2016.), Towards a liberalised European rail transport: Analysing and modelling the impact of competition on productive efficiency, *Research in Transportation Economics*, vol. 59, str. 358-367
31. Cowie, J. (2015.), Does rail freight market liberalisation lead to market entry? A case study of the British privatisation experience, *Research in Transportation Business & Management*, vol. 14, str. 4-13
32. Nash, C. (2019.), How to liberalise rail passenger services? Lessons from european experience, *Transport Policy*, vol 79, str. 11-20
33. Špetik, O. (2022.), Impact of various methods for choosing a railway undertaking: Case evidence from the Czech Republic, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, no.1, str. 616-624

POPIS SLIKA

Slika 1: Parna lokomotiva Victoria	6
Slika 2: Različitosti u sustavu elektrifikacije željeznica na razini Europe.....	8
Slika 3: Udio pojedinih oblika prijevoza na razini Europske unije u 2007. godini	9

POPIS TABLICA

Tablica 1: Količine dobara koje se prevezu željeznicom u EU (u 000 tona)	12
--	----

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Ukupna dužina željeznica u odabranim državama 2021. godine.....	10
Grafikon 2: Željeznički prijevoz putnika u Europskoj uniji u milijardama km	11
Grafikon 3: Usporedba dužine željeznica u Hrvatskoj i zemljama okruženja (u 000km)	14
Grafikon 4: Teretni prijevoznici (prema udjelu u vlak kilometrima) u 2021. godini	16
Grafikon 5: Prijevoz dobara željeznicom u Hrvatskoj i zemljama okruženja (u 000 t).....	17
Grafikon 6: Stupanj liberalizacije tržišta željezničkog prometa EU-15.....	32

PRILOG 1. Anketni upitnik

Utjecaj liberalizacije na tržište željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

1. Navedite ime i sjedište Vašeg poduzeća.
 2. Koje godine je osnovano Vaše poduzeće?
 3. Koliko ste godina zaposleni u ovom poduzeću?
 4. Na kojoj funkciji ste trenutno zaposleni?
 5. Spol? M /Ž
 6. Stručna sprema VSS / VŠS / SSS / NKV
-
1. Koji su prema Vašem mišljenju parametri ključni za proces restrukturiranja i uspostave potpune liberalizacije ovog tržišta (odnosno provedbu liberalizacije željezničkog putničkog prijevoza), a koji bi ujedno trebali biti predmetom regionalnog usklađivanja i upravljanja u Republici Hrvatskoj?
 2. Ima li mogućnosti da proces restrukturiranja bude proveden na način da se ne teži dodatnom produbljivanju razlika između pojedinih dijelova Republike Hrvatske?
 3. Prema Vašem mišljenju ima li mogućnosti za povećanje učinkovitosti hrvatskih poduzeća koja pružaju usluge na ovom tržištu?
 4. Koji su osnovni nedostaci željezničke mreže u Republici Hrvatskoj?
 5. U usporedbi s drugim članicama Unije kako biste ocijenili visinu naknade za pristup željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj?
 6. Kakvo je trenutno stanje glede procesa potpune liberalizacije željezničkog putničkog prijevoza? Kako će se navedeno odraziti na tržište? Objasnite.
 7. U usporedbi sa susjednim državama, smatrate li da Republika Hrvatska adekvatno iskorištava potencijale željezničkog prometa? Objasnite.
 8. Tko su glavni igrači na europskom tržištu i kakvo je trenutno stanje konkurencije za RH kao članicu?
 9. Smatrate li da bi hrvatska poduzeća trebala restrukturirati poslovanje po uzoru na pojedina uspješna poduzeća iz inozemstva? Ukoliko smatrate da bi, molim Vas navedite koja su to poduzeća i iz kojih razloga bi trebala slijediti njihov primjer.

ŽIVOTOPIS

Osobni podaci:

Ime i prezime: Ana Vlašec

Datum rođenja: 15.08.1984.

Mjesto rođenja: Zagreb, Hrvatska

e-mail: ana.vlasec15@gmail.com

Obrazovanje:

2021. – danas: Ekonomski fakultet Zagreb, Stručni diplomski studij menadžment i marketing maloprodaje

2004. – 2008.: Ekonomski fakultet Zagreb, Stručni kratki studij poslovna ekonomija; smjer trgovinsko poslovanje

1999. – 2003.: Srednja ekonomska škola, Zagreb

1991. – 1999.: Osnovna škola Brezovica

Radno iskustvo:

2011. – danas: Hrvatska vatrogasna zajednica, Nadzornik za računovodstvene i financijske poslove

2009.: S.K.A.H. d.o.o., komercijalni predstavnik

Poznavanje jezika:

Hrvatski jezik – materini jezik

Engleski jezik – aktivno u govoru i pismu

Vještine:

Vozačka dozvola B kategorije

Korištenje MS Office