

FISKALNI RIZICI POSLOVANJA ŽELJEZNIČKIH PODUZEĆA U VLASNIŠTVU REPUBLIKE HRVATSKE

Tomeković Benko, Martina

Master's thesis / Diplomski rad

2020

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:970401>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-12**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Diplomski sveučilišni studij
Poslovna ekonomija – smjer Financije

**FISKALNI RIZICI POSLOVANJA ŽELJEZNIČKIH
PODUZEĆA U VLASNIŠTVU REPUBLIKE HRVATSKE**

Diplomski rad

Martina Tomeković Benko

Zagreb, rujan 2020.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Diplomski sveučilišni studij
Poslovna ekonomija – smjer Financije

**FISKALNI RIZICI POSLOVANJA ŽELJEZNIČKIH
PODUZEĆA U REPUBLICI HRVATSKOJ**
**FISCAL RISKS OF RAILWAY COMPANIES IN THE
REPUBLIC OF CROATIA**

Diplomski rad

Student: Martina Tomeković Benko

JMBAG Studenta: 0067517802

Mentor: doc. dr. sc. Marko Primorac

SAŽETAK

Poduzeća željezničkog prijevoza danas imaju veliku ulogu u BDP-u država. Europska unija izdvaja velike iznose sredstava za modernizaciju, liberalizaciju i razvoj željezničkog prometa u Europi. Unatoč naporima Europske unije na Europskom tržištu postoji monopol javnih pružatelja usluga na nacionalnim tržištima u većini zemalja Europske unije. Tako u Hrvatskoj posluju tri neovisna željeznička poduzeća u vlasništvu države. HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo koja drže monopol na Hrvatskom tržištu željeznice. HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz su poduzeća od strateškog interesa za državu i financiraju se sredstvima državnog proračuna, a HŽ Cargo je poduzeće od posebnog interesa za državu i nije korisnik državnog proračuna. Stoga je cilj rada istražiti i analizirati poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države i utvrditi njihov fiskalni rizik.

Ključne riječi: željeznički prijevoz, željeznička poduzeća u vlasništvu države Europska unija, Republika Hrvatska,

SUMMARY

Railway transport companies today play a major role in the GDP of countries. The European Union allocates large amounts of funds for the modernization, liberalization and development of railway transport in Europe. Despite the European Union's efforts in the European market, there is a monopoly of public service providers on national markets in most European Union countries. Thus, three independent state-owned railway companies, HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz and HŽ Cargo, operate in Croatia and hold a monopoly on the Croatian railway market. HŽ Infrastruktura and HŽ Putnički prijevoz are companies of strategic interest to the state and are financed from the state budget, and HŽ Cargo is a company of special interest to the state and is not a user of the state budget. Therefore, the aim of this paper is to investigate and analyze the business of state-owned railway companies and determine their fiscal risk.

Key words: rail transport, state-owned railway companies, European union, Republic of Croatia

Ime i prezime studenta/ice

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____

(vrsta rada)

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.

Student/ica:

U Zagrebu, _____

(potpis)

Sadržaj

1.	UVOD	1
1.1.	Predmet i ciljevi rada.....	1
1.2.	Metode istraživanja i izvori podataka.....	1
1.3.	Sadržaj i struktura rada.....	1
2.	KONCEPT ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA KAO JAVNE USLUGE	3
2.1.	Usluga željezničkog prijevoza.....	3
2.2.	Dobre prakse javnog željezničkog prometa.....	3
2.3.	Financiranje željezničkog sektora	5
2.4.	Fiskalni rizici željezničkog sektora	7
3.	ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ U EUROPSKOJ UNIJI	9
3.1.	Europska mreža željeznica	9
3.1.1.	Prijevoz putnika.....	11
3.1.2.	Prijevoz tereta.....	12
3.2.	Javni nasuprot privatnim pružateljima usluga željezničkog prijevoza.....	13
3.3.	Regulativa Europske unije.....	16
3.3.1.	Direktive Europske unije.....	16
3.3.2.	Uredbe Europske unije	18
3.3.3.	Memorandumi Europske unije	18
3.3.4.	Četiri infrastrukturna željeznička paketa.....	19
3.4.	Liberalizacija tržišta željezničkog prometa	20
3.5.	Usklađenost željezničkih poduzeća u vlasništvu države s regulativom Europske unije	21
4.	RESTRUKTURIRANJE HRVATSKIH ŽELJEZNICA.....	24
4.1.	Razvoj željezničkog sektora	24
4.2.	Institucionalni okvir željezničkog prometa u Hrvatskoj.....	26
4.3.	Postojeća infrastruktura	29
4.4.	Proces restrukturiranja.....	31
4.4.1.	Restrukturiranje od 2001. do 2012. godine	31
4.4.2.	Restrukturiranje od 2012. do 2017. godine	32
4.5.	Organizacijska struktura.....	33
4.5.1.	Organizacijska struktura HŽ Infrastrukture	35
4.5.2.	Organizacijska struktura HŽ Carga.....	35
4.5.3.	Organizacijska struktura HŽ Putničkog prijevoza	35
5.	FINANCIRANJE POSLOVANJA HRVATSKIH ŽELJEZNICA	36

5.1.	Državne potpore i jamstva.....	36
5.1.1.	Državne potpore	36
5.1.2.	Državna jamstva	37
5.2.	Financiranje sredstvima Europske unije.....	39
5.3.	Sklopljeni ugovori sa Svjetskom bankom	39
6.	OCJENA FINANCIJSKE POZICIJE I POSLOVANJA TRGOVAČKIH DRUŠTAVA HRVATSKE ŽELJEZNICE.....	41
6.1.	Analiza bilance i računa dobiti i gubitka.....	41
6.2.	Analiza financijskih pokazatelja.....	48
6.3.	Analiza poslovnih i financijskih planova	49
6.3.1.	Analiza planova HŽ Infrastrukture	50
6.3.2.	Analiza planova HŽ Putničkog prijevoza	52
	ZAKLJUČAK	55
	POPIS LITERATURE	57
	POPIS SLIKA	61
	POPIS TABLICA.....	62
	POPIS GRAFOVA.....	63
	ŽIVOTOPIS	64

1. UVOD

U ovom poglavlju opisati će se predmet rada te cilj rada. Zatim će se navesti metode koje su se koristile pri istraživanju i izvori podataka korišteni u radu. Na kraju će se opisati sadržaj i struktura rada.

1.1. Predmet i ciljevi rada

Predmet ovog rada je analiza poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države i njihovog učinka na proračun Republike Hrvatske. Cilj istraživanja je prikazati i detaljnije analizirati poslovanje poduzeća unutar bivših Hrvatskih željeznica, HŽ Carga d.o.o., HŽ Infrastrukture d.o.o., HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., te pronaći odgovor na pitanje zašto posluju s gubitkom i velikim zaduživanjima i koliko je takvo poslovanje dugoročno održivo te koje mjere se poduzimaju kako bi se to promijenilo.

1.2. Metode istraživanja i izvori podataka

Prilikom pisanja diplomskog rada, a u svrhu ostvarivanja cilja rada, provedeno je istraživanje i analiza poslovnih izvještaja, financijskih izvještaja i financijskih pokazatelja, a kao instrument istraživanja korištene su računovodstvene metode. Znanstvene metode korištene prilikom izrade rada su metoda istraživanja, metoda promatranja, metoda analize i sinteze te metoda kompilacije. Prilikom izrade ovog diplomskog rada kao izvori podataka korišteni su znanstveni i stručni članci, knjige, statističke publikacije, zakoni, pravilnici te mnogi internetski izvori.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Nakon uvoda u drugom poglavlju će se analizirati koncept željezničkog prometa kao javne usluge gdje će se prikazati dobre prakse poslovanja javnih željeznica, načini financiranja i fiskalni rizici sa kojima se susreće željeznički sektor. Treće poglavlje je posvećeno željezničkom prometu u Europskoj uniji analizirat će se trenutna situacija na Europskom tržištu željeznica, regulativa Europske unije, pokušaj liberalizacije željeznica u Europi te kako se Hrvatska usklađuje sa Europskom regulativom i liberalizacijom željeznica. U četvrtom poglavlju slijedi analiza restrukturiranja željezničkih poduzeća u vlasništvu države. U tom poglavlju se prikazuje razvoj željezničkog sektora, njegov institucionalni okvir, postojeća infrastruktura, proces restrukturiranja i organizacijska struktura. Peto poglavlje posvećeno je analizi financiranja poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države, prikazat će se iz kojih izvora željeznička poduzeća u vlasništvu države financiraju svoje poslovanje te će se u

petom poglavlju proći kroz državna jamstva i potpore koje im dodjeljuje Republika Hrvatska, korištena sredstva, kredite, zajmove i sklopljene ugovore sa Europskom unijom i Svjetskom bankom. U šestom poglavlju slijedi detaljna analiza financijske pozicije i poslovanja HŽ Carga d.o.o., HŽ Infrastrukture d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. kroz njihove godišnje financijske izvještaje, pokazatelje i planove uz detaljnu analizu njihovih bilanca i računa dobiti i gubitka te izračun financijskih pokazatelja. Na kraju će se sve analizirano kroz rad sažet i donijet će se zaključak o poslovanju željezničkih poduzeća u vlasništvu države.

2. KONCEPT ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA KAO JAVNE USLUGE

U ovom poglavlju opisati će se pojam usluge željezničkog prijevoza. Zatim će se prikazati primjeri dobre prakse u poslovanju javnih željezničkih poduzeća. Nakon toga prikazati će se načini financiranja željezničkih poduzeća i na kraju definirati će se fiskalni rizik koji javna željeznička poduzeća predstavljaju državnom proračunu.

2.1. Usluga željezničkog prijevoza

Uslugu željezničkog prijevoza obavlja željeznički prijevoznik. Željeznički prijevoznik je svaki javni ili privatni prijevoznik koji pruža usluge prijevoza robe i/ili putnika željeznicom.¹ On je neovisan u smislu upravljanja, rukovođenja i unutarnjeg nadzora nad upravljačkim, gospodarskim i računovodstvenim pitanjima, a u skladu s navedenim treba osigurati da su njegova imovina, proračun i računi dobiti i gubitka te bilance odvojene od državnih.²

Osnovni pojmovi željezničkog prometa su:³

- željeznički promet je svako kretanje željezničkog vozila na operativnim prugama
- željeznička mreža su sve željeznice na određenom području
- pruga je jedan ili više susjednih kolosijeka koji čine put između dviju točaka gdje se odsjek mreže sastoji od dvije ili više voznih pruga jednih pored drugih
- željezničko vozilo je pokretno, isključivo tračničko vozno sredstvo, koje se kreće ili vlastitom snagom (npr. lokomotive i motorni vlakovi) ili koja vuče drugo prijevozno sredstvo (npr. putnički vagoni, priključni vagoni, službeni vagoni, teretni vagoni)

2.2. Dobre prakse javnog željezničkog prometa

Javni željeznički promet u svoje poslovanje implementira niz dobrih praksa kako bi poboljšao svoje poslovanje i uvjete za svoje korisnike. U usporedbi s privatnim javni željeznički promet dobre prakse provodi češće i u većoj mjeri potican mjerama i odlukama države i regulatornih tijela o njegovom poslovanju i uvjetima pružanja usluga.

¹ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske (2010). Pojmovnik za statistiku prometa. Zagreb: Državni zavod za statistiku, četvrto izdanje, str. 11-30. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/promet_pojmovnik.pdf

² Narodne novine, 2019. Zakon o željeznici: Odluka o proglašenju zakona o željeznici, Zagreb: Narodne novine d.d. NN 32/2019., izd. 642, str. 1-30. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_03_32_642.html

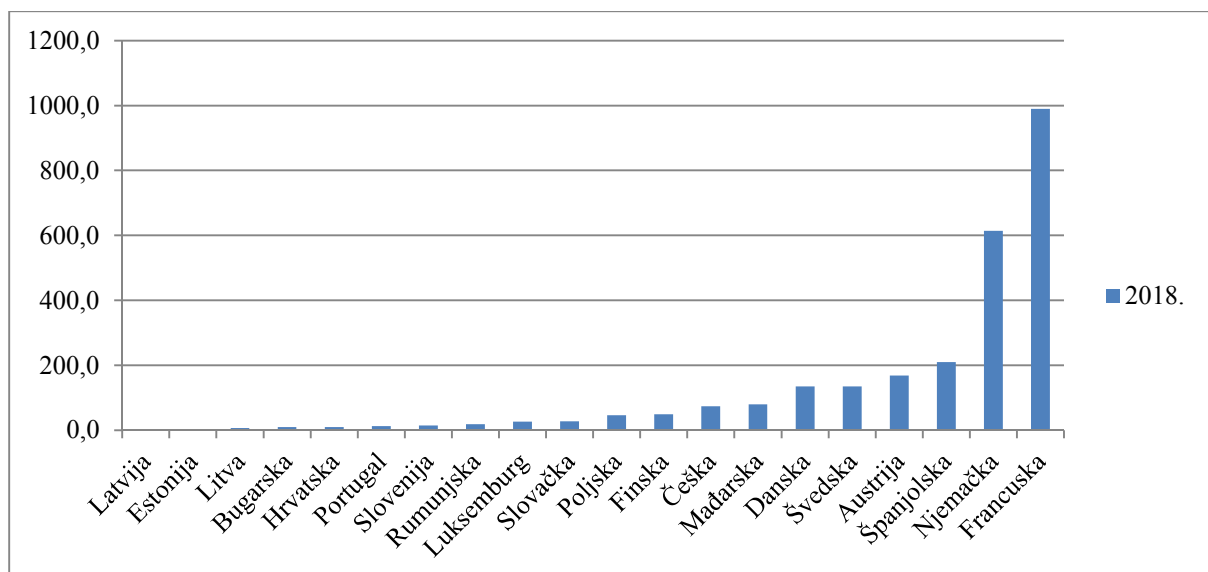
³ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske (2010). Pojmovnik za statistiku prometa. Zagreb: Državni zavod za statistiku, četvrto izdanje, str. 11-30. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/promet_pojmovnik.pdf

Tablica 1: Primjeri i ciljevi dobrih praksa u javnom željezničkom prijevozu

Primjeri dobre prakse	Cilj dobre prakse
Ekološki prihvatljiv željeznički promet	modernizacija vagona i vlakova kako bi štetnost za okoliš bila minimalna i kako bi se smanjila emisija buke koju proizvode željeznička vozila i infrastruktura
Sustav pokazatelja kvalitete	poticati željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da na najmanju moguću mjeru smanje poremećaje i poboljšaju učinkovitost željezničke infrastrukture za svoje korisnike. Sustav uključuje kazne za postupke koji uzrokuju prekid prometa na mreži, naknade prijevoznicima koji su pretrpjeli štetu zbog prekida prometa te nagrade za postizanje bolje učinkovitosti od planirane
Pomoć putnicima u izvanrednim situacijama	putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga željezničkog prijevoza
Uvođenje konkurencije	cilj poboljšanje i unaprijeđenje javnog željezničkog prometa.
Javni natječaji	lakša nabava sredstava za javni željeznički promet i odabir najbolje ponude što dovodi do manjeg troška za krajnjeg korisnika pri korištenju javnog željezničkog prijevoza.
Jedinstvena mreža željeznica	povezivanje prometne mreže više država kako bi se unaprijedio željeznički promet između država te kako bi željeznički promet u većoj mjeri konkurirao automobilskom i zračnom prometu
Izrada aplikacije, pametne kartice, prodaja putem interneta	prodaja karata preko interneta, izrada aplikacije sa voznim redom, mogućnošću kupnje karte i praćenja lokacije vlakova te pametne kartice kako bi se unaprijedila kvaliteta i olakšalo korištenje željezničkog prometa za korisnika.

Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Graf 1: Investicije pojedinih Europskih zemalja u razvoj vlastite nacionalne željeznice u 2018. godini (u mlrd. eura)



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na:

<https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm#indicator-chart>

Graf 1 prikazuje dobre prakse zemalja članica o veličini ulaganja javnih sredstava u napredak nacionalne infrastrukture željeznice. Najviše u razvoj svoje željeznice javna sredstva ulažu Francuska i Njemačka, a najmanje Latvija i Estonija. Gledajući zemlje Europske unije Hrvatska je među zemljama s manjim iznosima ulaganja, ali uzimajući u obzir njenu veličinu i veličinu državnog proračuna Hrvatska ulaže veliki dio svojih javnih sredstava za razvoj infrastrukture željeznice.

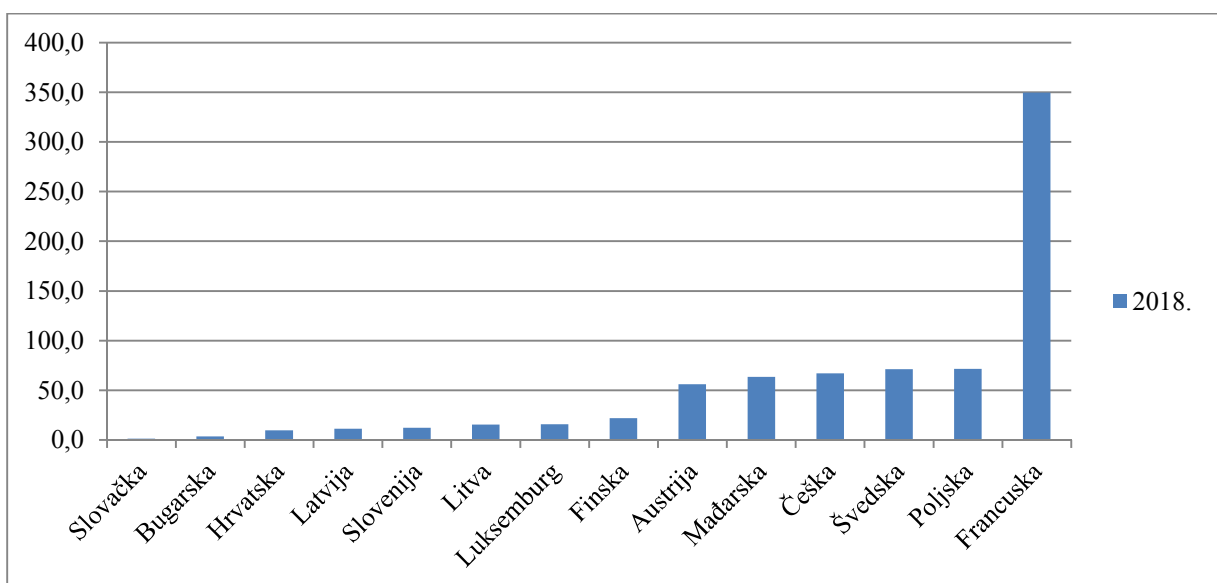
2.3. Financiranje željezničkog sektora

Željeznički sektor ima brojne mogućnosti financiranja pa se sukladno tome koristi i različitim izvorima financiranja. Prilikom odabira načina financiranja željezničkog sektora primarna odluka je da li će se financirati domaćim sredstvima ili stranim financijskim izvorima. Pa se tako željeznički sektor može financirati iz:

- državnog proračuna
- državnim jamstvima
- sredstvima Svjetske banke
- sredstvima Europske unije
- iz vlastitih prihoda poslovanja

Željeznički sektor se financira iz različitih izvora ali glavni izvor financiranja željezničkog sektora su davanja iz državnog proračuna gdje same države financiraju svoj željeznički sektor iz svojih ostvarenih prihoda što dovodi do toga da željeznički sektor zauzima dio u državnom proračunu neke zemlje. U nekim državama željeznice ne stvaraju prevelike gubitke u državnom proračunu dok u drugim zemljama veliki dio proračuna odlazi na željeznice koje iz godine u godinu posluju sa gubitcima unatoč velikim ulaganjima u njihovu infrastrukturu i poslovanje.

Graf 2: Ulaganja odabranih europskih zemalja u održavanje postojeće infrastrukture nacionalne željeznice u 2018. godini (u mlrd. eura)



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na:

<https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm#indicator-chart>

Graf 2 prikazuje uložena javna sredstva u održavanje postojeće nacionalne infrastrukture po zemljama članicama Europske unije u 2017. i 2018. godini. Najviše iznose javnih sredstava za održavanje infrastrukture željeznice ulaže Francuska, a najmanje Slovačka. Hrvatska je među zemljama koje ulažu manje iznose sredstava, ali u obzir treba uzeti i veličinu same zemlje i državnog proračuna. Uzeći to u obzir Hrvatska ulaže velike iznose sredstava u održavanje željezničke infrastrukture pa je tako 2017. godine uložila 90 mil. eura, a 2018. godine 96 mil. eura.

Osim davanjima iz državnog proračuna država željezničkom sektoru izdaje državna jamstva i potpore pri njihovom kreditnom zaduživanju. Državno jamstvo je financijski instrument kojim država jamči ispunjavanje obveza željezničkog sektora, ukoliko ih on nije u mogućnosti

ispuniti na vrijeme i u potpunosti.⁴ Željeznički sektor se uz financiranje od strane države može financirati i kreditima Svjetske banke ponajviše kreditima Međunarodne banke za obnovu i razvoj. Međunarodna banka za obnovu i razvoj željezničkom sektoru neke zemlje odobrava kredite uz određenu kamatu i rok dospijeca kako bi pomogla u financiranju održavanja i unaprjeđenja željezničkog sektora pojedine države te kako bi podržala određene projekte za poboljšanje željezničkog sektora države i tako doprinijela razvoju i rastu željezničkog sektora na svjetskoj razini. Osim financiranjem od strane države i Svjetske banke članice Europske unije imaju mogućnost financiranja željezničkog sektora sredstvima Europske unije. Željeznički sektor pojedine države sredstva Europske unije može dobiti iz:⁵

- Kohezijskog fonda
- Europskog fonda za regionalni razvoj
- Instrumenta za povezivanje Europe
- Europske investicijske banke
- Europskog fonda za strateška ulaganja
- PSO - Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu.

Financijska potpora koju pruža Europska unija namijenjena je prvenstveno izgradnji novih željezničkih pruga ili obnovi i nadogradnji postojećih, što obično uključuje povećanje brzine i opterećenja osovine ili prilagođavanje uvjetima interoperabilnosti.⁶

Željeznički sektor koji ostvaruje pozitivan poslovni rezultat i profit na kraju poslovne godine ima mogućnost samofinanciranja vlastitog poslovanja iz ostvarenih prihoda bez velikog opterećivanja državnog proračuna i uz minimalno ili nikakvo zaduživanje na stranom tržištu.

2.4. Fiskalni rizici željezničkog sektora

Zbog utjecaja na veću razinu mobilnosti, potencijala u razvoju urbanih sredina, povezivanja ruralnih i manje dostupnih krajeva te s relativno manjim štetnim utjecajem na okoliš, države

⁴ Bajo A., Primorac M. 2011. Državna jamstva i javni dug Republike Hrvatske. Zagreb. Institut za javne financije Zagreb i Ekonomski fakultet Zagreb. . Dostupno na: <https://bib.irb.hr/datoteka/561420.bajo-primorac.pdf>

⁵ Europski revizorski sud, 2016. Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravom putu. Tematsko izvješće br.08. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf

⁶ Europski revizorski sud, 2016. Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravom putu. Tematsko izvješće br.08. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf

se aktivno uključuju u poslovanje željeznica i aktivno sudjeluju u njihovom financiranju.⁷ Poduzeća iz sektora željezničkog prometa imaju značajan udio u BDP-u država, važan su poslodavac i izvor izravnih investicija.⁸ Fiskalni rizici željezničkog sektora su veliki jer prijevoz željeznicom vlada treba osigurati svima bez obzira na imovinsko stanje, položaj u društvu, udaljenost od urbanog područja itd., cilj je da svi stanovnici imaju jednak pristup usluzi željeznice stoga države često koriste subvencije kao instrument kojim čine željeznicu atraktivnijim prijevoznim sredstvom.⁹ Europska unija ulaže velike iznose sredstava u razvoj investicijskih infrastrukturnih projekata i velik je udio financijskih sredstava odobren upravo za financiranje željezničke infrastrukture, što ne čudi s obzirom da je u sektoru željezničkog prometa na razini Europske unije zaposleno više od pola milijuna djelatnika.¹⁰

Veliki fiskalni rizik predstavlja financiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu države iz državnog proračuna. Veliki iznosi financijskih sredstava se odvajaju za financiranje poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države kakao bi se ona unaprijedila, modernizirala i postala konkurentnija u odnosu na ostale načine kopnenog prometa. Najveći udio u fiskalnom riziku za državu imaju dana jamstva za uzete kredite od strane željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Država jamči da će vratiti preuzete kredite ako sama željeznička poduzeća u vlasništvu države to neće biti u mogućnosti, a u većini slučajeva ne ostvaruju dovoljno velike prihode kako bi vratili kredite pa taj teret pada na državu da ih vrati temeljem izdanih jamstava. Veliki fiskalni rizik predstavljaju i državne potpore željezničkim poduzećima u vlasništvu države. Stvaraju se veliki rashodi u državnom proračunu kako bi se subvencionirala modernizacija željezničkog prijevoza i njegovo unaprjeđenje.

⁷ Galić A., Primorac M. 2017. Financije na prekretnici - imamo li snage za iskorak?. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Zagreb. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci. . Dostupno na https://bib.irb.hr/datoteka/902491.02_Financije_na_prekretnici-imamo_li_snage_za_iskorak.pdf

⁸ Galić A., Primorac M. 2017. Financije na prekretnici - imamo li snage za iskorak?. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Zagreb. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci. . Dostupno na https://bib.irb.hr/datoteka/902491.02_Financije_na_prekretnici-imamo_li_snage_za_iskorak.pdf

⁹ Galić A., Primorac M. 2017. Financije na prekretnici - imamo li snage za iskorak?. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Zagreb. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci. . Dostupno na https://bib.irb.hr/datoteka/902491.02_Financije_na_prekretnici-imamo_li_snage_za_iskorak.pdf

¹⁰ Galić A., Primorac M. 2017. Financije na prekretnici - imamo li snage za iskorak?. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Zagreb. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci. . Dostupno na https://bib.irb.hr/datoteka/902491.02_Financije_na_prekretnici-imamo_li_snage_za_iskorak.pdf

3. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ U EUROPSKOJ UNIJI

U ovom poglavlju opisati će se Europska mreža željeznica te će se u njemu prikazati veličina željezničkog prijevoza u Europskoj uniji te veličina infrastrukture Europskih željeznica. Zatim će se prikazati udio u pružanju usluge željezničkog prijevoza između privatnih i javnih pružatelja usluga te na koja ograničenja nailaze privatni pružatelji usluga. Navesti će se regulativa Europske unije kojom se žele smanjiti ograničenja i potaknuti liberalizacija Europskih željeznica te će se na kraju prikazati usklađenost Republike Hrvatske s regulativom Europske unije.

3.1. Europska mreža željeznica

Europskim željeznicama godišnje se preveze oko 1,6 milijardi tona tereta i 9 milijardi putnika.¹¹ Ukupna duljina željezničke mreže Europske unije 2016. godine iznosila je oko 221 000 kilometara pruge (1,6 % manje nego 2011. godine).¹² U Europskoj uniji željeznički prijevoz ključan je za povezivanje zemalja kako teretnim tako i putničkim željezničkim prijevozom. Željeznički prijevoz pridonosi boljoj povezanosti stanovnika unutar zemalja članica i gospodarskom napretku unije. Gustoća nacionalnih željezničkih mreža odraz je različitih zemljopisnih karakteristika zemalja, pri čemu nordijske i baltičke zemlje imaju najmanju gustoću željezničke mreže u odnosu na površinu i najvišu u odnosu na broj stanovnika.¹³ Oko 54 % željezničke mreže Europske unije elektrificirano je 2016. godine, a od 2011. godine elektrificirano je dodatnih 2 097 km pruge što je povećanje od 1,7% dok je mreža pruga velikih brzina Europske unije krajem 2017. godine obuhvaćala više od 8 400 kilometara pruge, a njezina je duljina od 2003. godine više nego udvostručena.¹⁴

2016. godine u Europskoj uniji bilo je:¹⁵

¹¹ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

¹² Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

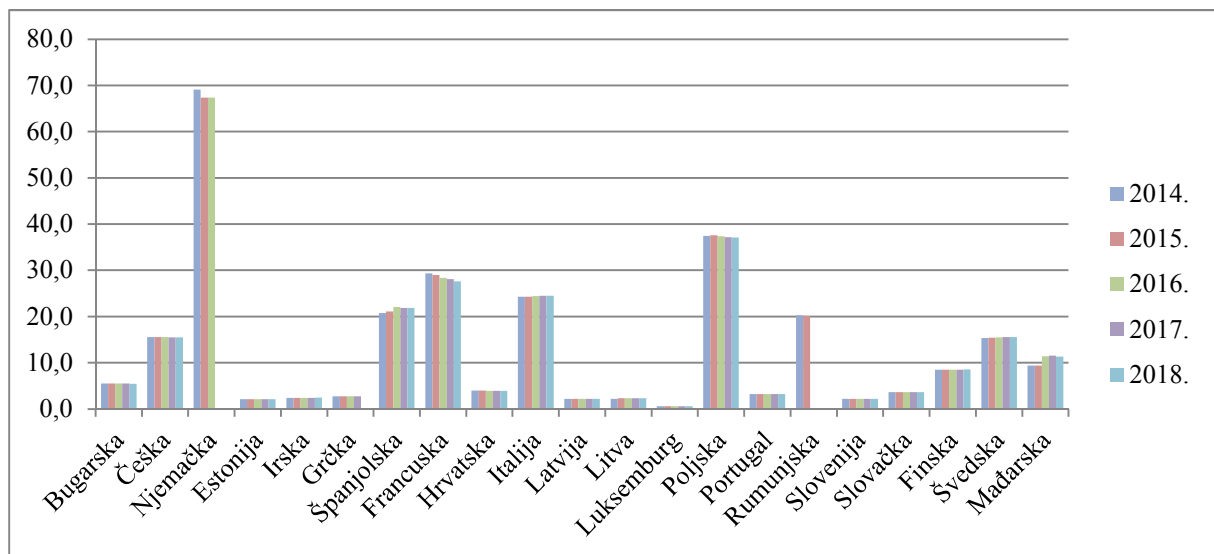
¹³ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

¹⁴ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

¹⁵ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

- 31 000 putničkih kolodvora
- 2 358 robnih terminala
- 452 ranžirna kolodvora
- 1 667 objekata za održavanje
- 702 pomorska i lučka objekta
- 954 objekta za opskrbu gorivom

Graf 3: Gustoća nacionalnih željezničkih mreža odabranih članica Europske unije od 2014. do 2018. godine (u tis. km)



Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka , dostupno na:

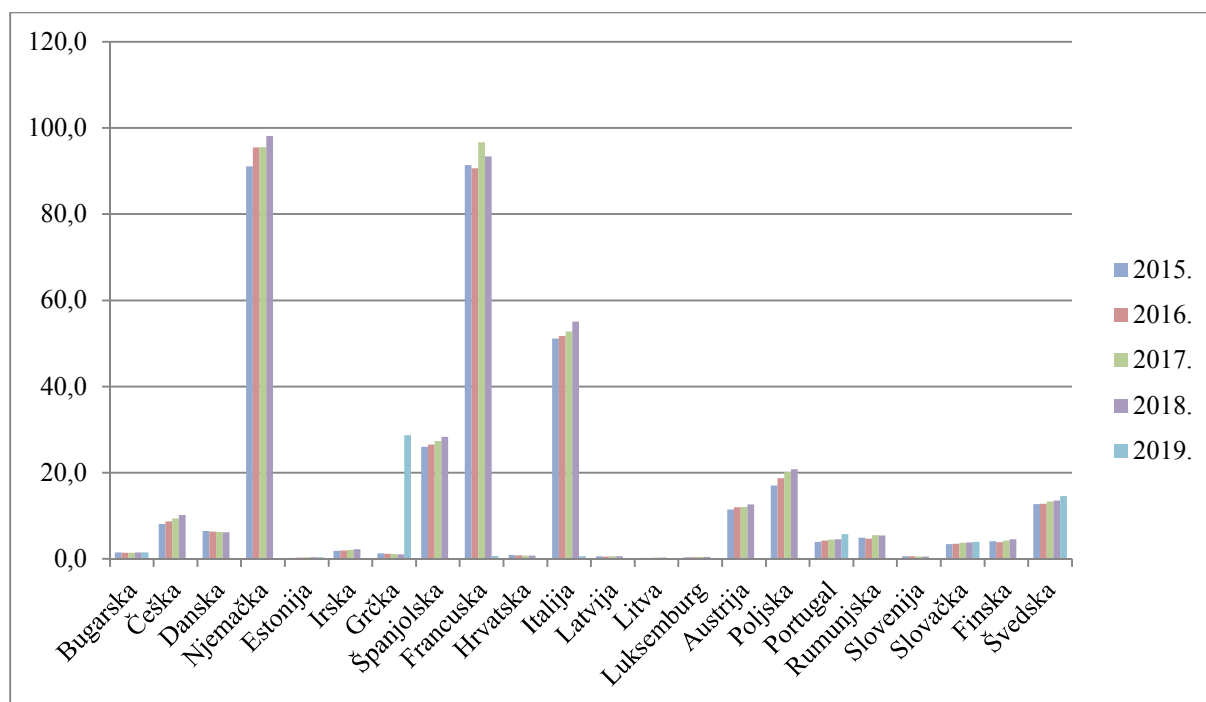
https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_if_tracks&lang=en

Graf 3 prikazuje gustoću nacionalnih željeznica za odabrane zemlje članice Europske unije. Iz grafa je vidljivo da najveću gustoću željeznica ima Njemačka a iza nje slijede Poljska, Francuska, Italija i Španjolska dok su Luksemburg, Estonija, Litva i Latvija zemlje sa najmanjom gustoćom željeznice. Iz grafa je vidljivo da na gustoću željeznice ponajviše utječu različite zemljopisne karakteristike kao što je veličina same zemlje, gustoća i koncentracija naseljenosti.

3.1.1. Prijevoz putnika

Do 2016. godine putnički promet u Europskoj uniji dosegnuo je 450 milijardi putničkih kilometara od ukupno oko 6 bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu.¹⁶ Željeznički prijevoz putnika uglavnom je domaći, sa samo 6 % prekograničnog prometa.¹⁷

Graf 4: Količina željezničkog prijevoza putnika po odabranim zemljama Europske unije od 2015. do 2019. godine (u mil. putničkih km)



Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na:

https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_pa_total&lang=en

Na grafu 4 prikazana je veličina željezničkog putničkog prijevoza po zemljama članicama za odabrane članice Europske unije. Na grafu je vidljivo da najveću količinu željezničkog putničkog prijevoza imaju Njemačka i Francuska, a najmanju Litva, Latvija i Estonija. Unatoč raznim subvencijama od strane države putnicima promet željeznicom nema udio u ukupnom kopnenom prijevozu kakvom države teže te je iz navedenih podataka uočljivo da ima još mnogo mjesta za rast i napredak željezničkog prometa u Europskoj uniji.

¹⁶ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

¹⁷ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

3.1.2. Prijevoz tereta

Željeznički prijevoz tereta ima važnu ulogu u gospodarskom rastu i povezivanju ekonomija zemalja članica. Na njegovu konkurentnost utječe povezanost željezničkih mreža zemalja članica. Bolja povezanost između članica dovodi do povećanja konkurentnosti željezničkog načina prijevoza naspram drugih načina prijevoza. Europska unija odredila je devet konkurentnih koridora za prijevoz robe u okviru Uredbe (EU) br. 913/2010 od 22. rujna 2010. godine.¹⁸ Cilj je bio povećati konkurentnost željeznice u odnosu na druge oblike prijevoza za robu koja se prevozi kroz više država članica.¹⁹

Koridori su:²⁰

- Baltičko-jadranski
- Sjeverno more-Baltik
- Mediteranski
- Bliski istok-Istočni Mediteran
- Skandinavsko-Mediterranski
- Rajnsko-alpski
- Atlantski
- Sjeverno more-Mediterran
- Rajna-Dunav

Polovina ukupnog željezničkog prijevoza tereta u Europskoj uniji je prekogranična, a u 2016. godini teretni promet željeznica Europske unije iznosio je 419 milijardi tonskih kilometara od ukupno 2,5 bilijuna tonskih kilometara u kopnenom prijevozu, od svih načina prijevoza željeznicom je 2016. godine prevezeno 11,2% tereta.²¹

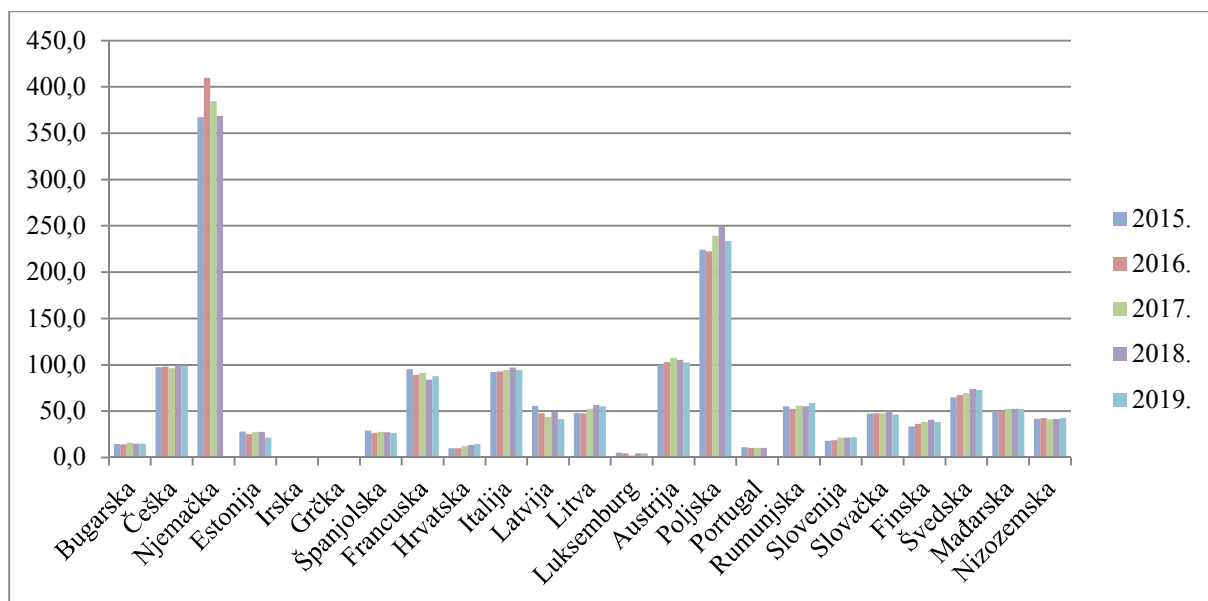
¹⁸ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

¹⁹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

²⁰ Službeni list Europske unije. 2010. Uredba (EU) 913/2010 Europskog parlamenta i vijeća. Sv. 004. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010R0913&from=HR>

²¹ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

Graf 5: Teretni prijevoz u odabranim zemljama Europske unije od 2015. do 2019. godine (u tis. tona)



Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na:

https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_total&lang=en

Na grafu 5 prikazan je željeznički promet tereta za odabrane zemlje članice. Najveću količinu prometa imaju Njemačka, Poljska i Austrija. Latvija i Litva imaju veću količinu prevezenog tereta od veličine putničkog prijevoza dok Francuska i Italija s obzirom na gustoću željeznica i veličinu putničkog prometa imaju manju količinu prevezenog tereta željezničkim prometom. Iz prethodnih grafova vidljivo je da je Njemačka zemlja sa najrazvijenijom željezničkom infrastrukturom i sa najvećom koncentracijom prijevoza putnika i tereta u željezničkom prometu.

3.2. Javni nasuprot privatnim pružateljima usluga željezničkog prijevoza

U željezničkom prijevozu u većini Europskih zemalja ima mnogo prepreka privatnim pružateljima usluga za slobodan pristup tržištu te na tržištu djeluju javni pružatelji usluga koji drže monopol i sprječavaju ulazak privatnim pružateljima usluga na tržište. Takva situacija na tržištu dovodi do otežanog razvoja, modernizacije, inovacija i razvoja novih usluga, u željezničkom prijevozu. Osim prepreka rastu i razvoju to dovodi do većih troškova poslovanja i cijena usluga koje bi se smanjile ili nestale kada bi se tržište otvorilo i javni pružatelji usluga dobili konkurenciju. Tržište željezničkog prijevoza tereta u potpunosti je otvoreno tržišnom

natjecanju od 2007. godine.²² Dok su tržišni udjeli privatnih pružatelja usluga na tržištu željezničkog prijevoza putnika raznoliki te ovise o razini liberalizacije, koja se razlikuje u državama članicama, javni pružatelji usluga kontroliraju više od 80 % tržišta u većini država članica to pokazuje i podatak da u 2015. godini u deset država članica nije bilo ni jednog privatnog pružatelja usluga te da se sve putničke usluge u Danskoj, Irskoj, Grčkoj, Hrvatskoj i Luksemburgu pružaju u okviru ugovora o javnim uslugama.²³ Samo je za 41% svih usluga na temelju PSO-a (Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu) aktivnih 2016. godine proveden konkurentni postupak nadmetanja i to gotovo isključivo u trima državama u kojima je tržište rano liberalizirano (Ujedinjena Kraljevina, Njemačka i Švedska).²⁴

Europska unija donijela je četvrti paket o željeznicama kojim namjerava dovršiti postupak otvaranja tržišta i spriječiti monopol javnih pružatelja usluga. Zahvaljujući četvrtom željezničkom paketu konkurentno nadmetanje postupno će postati pravilo, a dozvole će se izravno dodjeljivati samo u iznimnim slučajevima.²⁵ Paket uvodi načelo konkurentnog nadmetanja za dodjelu ugovora o javnim uslugama i poboljšava način na koji se upravlja infrastrukturom kako bi se stvorilo okruženje koje ne diskriminira.²⁶ Neke države članice Europske unije pokrenule su otvaranje tržišta željezničkog prijevoza putnika prije zakonskih rokova propisanih pravilima Europske unije.²⁷ Nove komercijalne usluge (otvorenog pristupa) već su uvedene u Češkoj, Njemačkoj, Italiji, Austriji, Švedskoj i Ujedinjenoj Kraljevini.²⁸ Privatni pružatelji usluga suočeni su s ozbiljnim preprekama i ograničenjima koji im sprječavaju ulazak na tržište. Ne postoje zaštitne mjere protiv nepoštenih praksi javnih pružatelja usluga te se privatni pružatelji usluga suočavaju s diskriminacijom pri dobivanju pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslužnim objektima kao što su postaje i radionice za

²² Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

²³ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

²⁴ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. . Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

²⁵ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

²⁶ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

²⁷ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

²⁸ Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>

održavanje koje su u vlasništvu javnih pružatelja usluga koji njima i upravljaju.²⁹ Osim toga javni pružatelji usluga mogu narušavati tržišno natjecanje oslanjajući se na subvencioniranje od strane države kojim se sprečava ulazak privatnim pružateljima usluga na tržište.³⁰ U sljedećoj tablici prikazan je primjer poslovanja privatnih pružatelja usluga na tržištu željeznice Velike Britanije nasuprot javnim pružateljima usluga na tržištu željeznice Republike Hrvatske.

Tablica 2: Privatni pružatelji usluga u sektoru željeznice Velike Britanije nasuprot Javnim pružateljima usluga u sektoru željeznica Republike Hrvatske

Privatni pružatelji usluga (Velika Britanija)	Javni pružatelji usluga(Republika Hrvatska)
racionalizacija kadra - smanjenje broja radnika, stručnog kadra	pokušaj racionalizacije kadra zbog smanjenja rashoda poslovanja
nedovoljna stručnost	stručnost radnika
nedostatak transfera znanja	transfer znanja
rivalstvo između manjnih izvođača radova	nema konkurencije
glavni cilj maksimalizirati profit i isplatiti dividende	glavni cilj unaprijediti infrastrukturu
nezadovoljavajuće održavanje pruga	zadovoljavajuće održavanje pruga
britanskim javnim tvrtkama zabranjeno natjecanje za koncesije	nema dodjele koncesija
koncesije preuzele tvrtke koje su u vlasništvu nacionalnih željezničkih poduzeća drugih država	u vlasništvu Republike Hrvatske
koncesionari u dvije godine izvukli 102 milijuna funti u dividendama	nema isplata dividendi stranim koncesionarima
željeznice u Velikoj Britaniji ne mogu svojim prihodima pokriti troškove infrastrukture, upravljanja vlakovima i njihovo održavanje	željeznice u Hrvatskoj ne mogu svojim prihodima pokriti troškove infrastrukture, upravljanja vlakovima i njihovo održavanje
privatizacija državu koštala više od milijardu funti	RH željeznicama svake godine daje velike iznose proračunskih sredstava u danim jamstvima, subvencijama i potporama
dugoročno planiranje i odgovorno postupanje postalo ne moguće	dugoročno planiranje i odgovorno postupanje
više katastrofalnih nesreća (zbog smanjenja stručnog kadra)	nema katastrofalnih nesreća

²⁹ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

³⁰ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

najviša cijena putničkih karata u Europi	visoka cijena putničkih karata ali zbog raznih subvencija države cijena se smanjuje
samo 33% elektrificiranih pruga	37,4% elektrificiranih pruga

Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka

3.3. Regulativa Europske unije

Glavni cilj regulative Europske unije je stvaranje jedinstvenog tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji što iziskuje usklađivanje tehničkih, administrativnih i sigurnosnih propisa.³¹ Europska unija regulativom želi:³²

- Stvoriti jedinstveno tržište željeznica
- stvoriti liberalno tržište željeznica
- ukinuti nacionalne monopole
- uvesti stranu konkurenciju
- jednake uvjete poslovanja za sve sudionike na željezničkom tržištu
- ukidanje subvencija
- usklađivanje mjera za zaštitu potrošača i okoliša

Kako bi ostvarila svoje ciljeve na tržištu željeznica Europska unija je kroz godine donijela niz direktiva, uredba i propisa koji su obvezni za države članice.

3.3.1. Direktive Europske unije

- 1991. godine Europska unija je donijela direktivu 91/440 kojom je podijeljeno upravljanje infrastrukturom i prijevozna djelatnost.³³ Obavezno je računovodstveno razdvajanje poslovnih područja prijevoza i infrastrukture direktivom se želi postići organizacijska i institucionalna podjela.³⁴
- 1995. godine donijeta je Direktiva 95/18 o licenciranju željezničkih operatera, za dobivanje pristupa infrastrukturi svih država članica prijevoznik mora imati dozvolu.³⁵ Izmijenjena je direktivom 2001/13 EZ 2001. godine kojom se određuju

³¹ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

³² Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

³³ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

³⁴ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

³⁵ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

uvjeti (sigurnosni, tehnički, ekonomski i financijski) obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoznika koji vrijede za cijelo područje EU-a³⁶. 1995. godine donesena je i direktiva 95/19 EZ o raspodjeli željezničkih infrastrukturnih kapaciteta i troškovima pristupa trasi.³⁷ Direktivom 2012/34 EU 2012. godine o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora zamijenjene su i stavljene izvan snage direktive 95/18 EZ i 2001/13 EZ.³⁸

- 1996. godine Europska unija je donijela direktivu 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava brzih vlakova i 2001. godine direktivu 2001/16/EZ o interoperabilnosti transeuropskoga konvencionalnog željezničkoga sustava.³⁹ Direktivama je započela postupak kojim bi se omogućio siguran i neometan prijelaz vlakova iz jedne nacionalne željezničke mreže u drugu.⁴⁰ Dvije navedene direktive izmijenjene su i ažurirane direktivom 2004/50/EZ 2004. godine kada je područje primjene direktive prošireno na cjelokupnu europsku željezničku mrežu kako bi se odgovorilo na potrebe nastale potpunim otvaranjem željezničke mreže pružateljima usluga nacionalnog i međunarodnog prijevoza robe.⁴¹ Direktivom 2008/57/EZ 2008. godine primjena je proširena i na međunarodni prijevoz putnika.⁴² Direktiva 2008/57/EZ kasnije je izmijenjena direktivama 2009/131/EZ i 2011/18/EU u kojima su prethodne direktive preinačene u jedinstveni tekst.⁴³ Direktiva 2008/57/EZ ponovno je izmijenjena direktivom EU 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji 2016. godine.⁴⁴
- Direktivom vijeća 2005/47/EZ 2005. godine određuju se uvjeti rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru, a direktivom 2007/59 EZ 2007. godine minimalni zahtjevi u vezi sa stručnom osposobljenosti i

³⁶ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

³⁷ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom.

³⁸ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

³⁹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁰ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴¹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴² Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴³ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁴ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

davanjem ovlaštenja strojovođama za upravljanje lokomotivama i vlakovima u željezničkom sustavu Europske unije.⁴⁵

- Direktiva 2002/49 EZ donesena je 2002. godine o procjeni buke iz okoliša i upravljanju njome.⁴⁶

3.3.2. Uredbe Europske unije

Europska unija donijela je mnoge uredbe tijekom godina kako bi postigla svoje ciljeve u željezničkom prijevozu unutar Europske unije. Kako bi postigla konkurentniji željeznički prijevoz donijela je dvije uredbe. Pa je tako Europska unija odredila devet konkurentnih koridora za prijevoz robe u okviru uredbe (EU) br. 913/2010 2010. godine o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe, cilj je bio povećati konkurentnost željeznice u odnosu na druge oblike prijevoza za robu koja se prevozi kroz više država članica.⁴⁷ Uredba (EU) br. 913/2010 izmijenjena je uredbom (EU) br. 1316/2013 2013. godine o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe za razdoblje od 2014. do 2020. godine⁴⁸. 2015. godine Uredba (EU) br. 1316/2013 izmijenjena je uredbom (EU) br. 2015/1017 o Europskom fondu za strateška ulaganja, Europskom savjetodavnom centru za ulaganja i Europskom portalu projekata ulaganja.⁴⁹ Zatim je Uredbom (EZ) br. 881/2004 2004. godine osnovana Europska agencija za željeznice (ERA).⁵⁰ Glavna zadaća Agencije je uskladiti, registrirati i nadzirati tehničke specifikacije interoperabilnosti cjelokupne europske željezničke mreže te odrediti zajedničke sigurnosne ciljeve za europske željeznice.⁵¹ Uredbom (EZ) br. 1335/2008 2008. godine dodijeljene su joj nove zadaće, a 2016. godine Uredbom (EZ) br. 2016/796 stavljena je izvan snage.⁵²

3.3.3. Memorandumi Europske unije

Predstavnici željezničkog sektora i Komisije potpisali su 2005., 2008., i 2012. godine Memorandume o razumijevanju u vezi s uvođenjem i razvojem Europskog sustava za

⁴⁵ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁶ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁷ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁸ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁴⁹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁵⁰ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁵¹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁵² Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) kako bi se smanjile tehničke prepreke za interoperabilnost.⁵³ Novim memorandumom 2016. godine definirani su glavni ciljevi suradnje među potpisnicima kao i njihove obveze.⁵⁴

3.3.4. Četiri infrastrukturna željeznička paketa

Prvi infrastrukturni paket donesen je 2001. godine s njime započinje omogućavanje sigurnog i neometanog prijelaza vlakova iz jedne nacionalne željezničke mreže u drugu.⁵⁵ Drugi infrastrukturni paket donesen je 2004. godine kako bi se dalje razvijala usluga željezničkog prijevoza na liberaliziranim osnovama.⁵⁶ Drugim infrastrukturnim paketom uspostavila se Europska agencija za željeznice i neovisna nacionalna tijela zadužena za sigurnost željezničkog prometa.⁵⁷ Cilj trećeg željezničkog paketa koji je donesen 2007. godine bio je liberalizacija međunarodnog putničkog prijevoza, zaštita prava putnika i harmonizacija stručno-tehničkih standarda za strojovođe i vlakove.⁵⁸ Četvrti željeznički paket donesen 2016. godine namijenjen je za uspostavu jedinstvenog Europskog željezničkog prostora i poboljšanje interoperabilnosti, njegov cilj je otvoriti domaće ugovore o pružanju javnih usluga tržišnom natjecanju radi poboljšanja kvalitete i učinkovitosti nacionalnih usluga prijevoza putnika.⁵⁹ Taj se paket temelji na dvama glavnim stupovima: tehničkom stupu (koji je između ostaloga usmjeren na jačanje uloge Europske agencije za željeznice kao tijela koje će biti zaduženo za izdavanje rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i odobrenja za puštanje u uporabu željezničkih vozila na razini svih država članica) i stupu o upravljanju i otvaranju tržišta (u okviru kojeg se posebno jača uloga upravitelja infrastrukture i otvaraju domaća tržišta putničkog prijevoza).⁶⁰

⁵³ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁵⁴ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁵⁵ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

⁵⁶ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

⁵⁷ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

⁵⁸ Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. . Dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf

⁵⁹ Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. . Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>

⁶⁰ Europski revizorski sud, 2016. Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravom putu. Tematsko izvješće br.08. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf

3.4. Liberalizacija tržišta željezničkog prometa

Liberalizacija tržišta željezničkog prometa jedan je od glavnih ciljeva Europske unije koji ona pokušava provesti u potpunosti svojom regulativom. Europska unija je u zadnjih dvadesetak godina donijela niz regulativa i njenih izmjena kako bi se povećao stupanj liberalizacije željezničkog prometa u državama članicama i između njih. Liberalizacija tržišta željezničkog prometa se ponajprije odnosi na otvorenost željezničkog prometa i nesmetano odvijanje prekograničnog željezničkog prometa te slobodan ulazak konkurencije na tržište željezničkog prometa. Slobodna konkurencija na tržištu utječe na bolju kvalitetu usluge i niže cijene. Tako zemlje članice koje su dopustile ulazak konkurenciji na svoje tržište željeznice imaju niže cijene karata od zemalja u kojima uslugu pruža samo nacionalni pružatelj usluga. Europska unija je postupak liberalizacije pokrenula 1991. i 1995. godine svojim direktivama 91/440, 95/18 i 95/19 kojima se željelo postići:

- podijeljeno upravljanje infrastrukturom i prijevozničkom djelatnosti,
- licenciranje željezničkih operatera
- raspodjela infrastrukturnog kapaciteta i naknadi za uporabu infrastrukture

Od 1991. godine do danas Europska unija je donijela niz direktiva, uredba, memoranduma te četiri željeznička paketa kako bi se ostvarila bolja povezanost i učinkovitost, stvorila sigurna nacionalna mreža i stvorilo zajedničko tržište željeznice u Europskoj uniji. Kako bi lakše ostvarila svoje ciljeve 2017. godine donijela je glavne smjernice:⁶¹

- izrada ciljeva i prioriteta za djelovanje
- predlaganje zakona parlamentu i vijeću
- primjenjivanje europskih zakona
- upravljanje i implementacija politike Europske unije

Tržište željezničkog prijevoza tereta u potpunosti je otvoreno tržišnom natjecanju od 2007. godine.⁶² Tržišni udjeli konkurenata u razdoblju od 2010. do 2015. godine kontinuirano su se povećavali u većini država članica Europske unije, a najviše u Belgiji, Bugarskoj, Češkoj, Njemačkoj i Mađarskoj.⁶³ Iznimke u tom trendu rasta bile su Estonija i Francuska.⁶⁴

⁶¹ Europska komisija. Dostupno online: http://ec.europa.eu/about/index_en.htm, (10.08.2020.)

⁶² Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶³ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

Tržišni udjeli konkurenata na tržištu željezničkog prijevoza putnika manji su i manje raznoliki te ovise o razini liberalizacije koja se razlikuje u državama članicama.⁶⁵ Iako je tržište međunarodnog prijevoza putnika otvoreno za tržišno natjecanje od 2010. godine države članice i dalje reguliraju pristup svojim domaćim tržištima prijevoza putnika sve do provedbe četvrtog željezničkog paketa.⁶⁶ Komisija je 8. studenoga 2017. godine donijela drugi skup prijedloga („drugi val paketa za mobilnost”).⁶⁷ Njima se pruža odgovor na izazov prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost kombinacijom mjera za mobilnost usmjerenih na ponudu i potražnju.⁶⁸

3.5. Usklađenost željezničkih poduzeća u vlasništvu države s regulativom Europske unije

Hrvatsko zakonodavstvo u potpunosti je usklađeno s regulativom Europske unije.⁶⁹ Te su svi sudionici na tržištu željeznica u Hrvatskoj obvezni se pridržavati regulative Europske unije. Republika Hrvatska u svojem zakonu o željeznici preuzela je sljedeće akte Europske unije:⁷⁰

Direktivu 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 2012. godine o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora i njenu izmjenu direktivom (EU) 2016/2370 od 2016. godine u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom.⁷¹ I **Uredbu (EZ) br. 1370/2007** od 2007. godine o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i njenu izmjenu uredbom (EU) 2016/2338 2016. godine u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika.⁷²

⁶⁴ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶⁵ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶⁶ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶⁷ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶⁸ Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf

⁶⁹ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁰ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷¹ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷² HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

Te se pridržava regulative Europske unije u:

- prekograničnim sporazumima
- izdavanju dozvola
- izračunu troškova i naknada

Republika Hrvatska je uskladila prekogranične sporazume tako da sa susjednom državom može sklopiti prekogranični sporazum koji mora biti u skladu s pravom Europske unije i koji ne smije diskriminirati između željezničkih prijevoznika niti smije ograničiti slobodu pružanja usluga prekograničnog prijevoza.⁷³ Ministarstvo mora obavijestiti Europsku komisiju o svim sklopljenim prekograničnim sporazumima, kao i o namjeri započinjanja pregovora o sklapanju novih ili izmjeni postojećih prekograničnih sporazuma između Republike Hrvatske i drugih država članica ili trećih država.⁷⁴ Zbog usklađenosti kod izdavanja dozvola pri izdavanju dozvola mora se slijediti postupak koji je određen Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/171 iz 2015. godine o postupku izdavanja dozvola željezničkim prijevoznicima.⁷⁵ Dozvola koja je izdana u Republici Hrvatskoj vrijedi na području Europske unije, isto tako se u Republici Hrvatskoj priznaju dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od nadležnih tijela ostalih država članica Europske unije.⁷⁶ Usklađenost željezničkih koridora određena je u skladu s Uredbom (EU) 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. godine o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe i Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe.⁷⁷ Usklađenost izračuna troškova i nadzora određena je načinom izračuna troška koji je nastao kroz obavljanje željezničke usluge i koji je određen Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/909.⁷⁸ U svrhu nadzora tržišta od strane Europske komisije regulatorno tijelo temeljem

⁷³HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁴HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁵HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁶HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁷HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

⁷⁸HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

podataka prikupljenih od sudionika dostavlja Europskoj komisiji svake godine podatke o korištenju mreža i razvoju okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru.⁷⁹

⁷⁹ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

4. RESTRUKTURIRANJE HRVATSKIH ŽELJEZNICA

U ovom poglavlju opisati će se razvoj željezničkog sektora od 1860-ih godina sve do danas. Zatim će se prikazati institucionalni okvir željezničkog sektora u Republici Hrvatskoj unutar kojeg će se prikazati zakoni, odredbe, propisi i nadležna tijela. Nakon toga detaljno će se opisati postojeća infrastruktura željezničkog sektora Republike Hrvatske, proces restrukturiranja koji je započeo 2001. godine te sadašnja organizacijska struktura i rezultati poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države prema količini prevezenih putnika, tereta i broju zaposlenih.

4.1. Razvoj željezničkog sektora

Prve željezničke pruge na teritoriju Republike Hrvatske gradili su oko 1860-ih Društva južnih željeznica, Kraljevske ugarske državne željeznice i Carsko-kraljevske austrijske državne željeznice.⁸⁰ Prva željeznička pruga na području današnje Hrvatske bila je Pragersko (Slovenija)-Čakovec-Kotoriba-Nagykanizsa (Mađarska) duljine 42,4 km, izgrađena 1860. godine.⁸¹ Nakon nje 60-tih, 70-tih i 80-tih godina nastavila se izgradnja pruga po Republici Hrvatskoj. Uz gradnju pruga gradili su se i željeznički kolodvori pa je tako 1862. godine izgrađen prvi zagrebački željeznički kolodvor (danas Zapadni kolodvor). Nakon njega 1890. godine izgrađen je kolodvor u Rijeci, a 1892. godine izgrađen je današnji Zagreb Glavni kolodvor.

⁸⁰ Stotinu i pedeset godina željeznice u Hrvatskoj. (Online) Dostupno na: <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/povijest-prve-pruge.pdf>

⁸¹ Abramović B. 2019. Izazovi željeznice u Hrvatskoj. Udruga obnova. (online) Dostupno na: <https://www.obnova.com.hr/radovi/autori/126-izazovi-zeljeznice-u-hrvatskoj>

Tablica 3: Kronološki prikaz izgradnje željezničkih pruga na teritoriju Republike Hrvatske⁸²

Godina	Izgrađene pruge
1862.	Zidani Most–Zagreb–Sisak,
1865.	Zagreb–Karlovac
1870.	Osijek–Dalj–Sombor i Osijek–Beli Manastir–Villany
1873.	Budimpešta–Zákány (Žakanj)–Botovo–Koprivnica–Zagreb–Rijeka,
1876.	Divača–Buzet–Pula i Kanfanar–Rovinj
1877.	Split–Siverić s odvojkom u Perkoviću za Šibenik
1878.	do Slavonskoga Broda izgrađena je pruga od Dalja, a 1882–89. i pruga od Siska, čime su Zagreb i Osijek spojeni izravnom vezom
1885.	Vicinalna željeznica Barč–Pakrac
1886.	Zagorska vicinalna željeznica
1886.	Vicinalne željeznice Vinkovci–Brčko
1888.	Siverić–Knin
1890. do 1907.	Slavonska podravska (Gutmanova) željeznica
1890.	Vicinalna željeznica Varaždin–Golubovec
1893. do 1914.	Slavonske vicinalne željeznice
1895.	Vicinalne željeznice Szentlőrincz–Slatina–Našice
1897.	Lonjskopoljske željeznice
1901. do 1910.	Sjedinjene Dravsko-posavske vicinalne željeznice
1903. do 1913.	Jugozapadno krajiške mjesne željeznice
1910.	Podravske vicinalne željeznice

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Nakon prvog svjetskog rata vlasništvo nad željeznicom u Hrvatskoj pripalo je Generalnoj direkciji državnih željeznica Kraljevine SHS. Godine 1928. zagrebačka Direkcija Državnih željeznica Kraljevine SHS upravljala je s 34 pruge (ukupne duljine 2160 km), 879 mostova, 57 tunela, 398 kolodvora i postaja, 720 lokomotiva, a zapošljavala je 15 540 radnika.⁸³ U doba NDH željeznice su poslovale pod upravom ministarstva mora i javnih radova.⁸⁴ Godine 1941. na području NDH željeznička se mreža sastojala od 2760 km pruga normalnoga kolosijeka i 1200 km uskotračnih pruga (nasuprot samo 192 km asfaltnih ili betonskih cesta), a preraspodjelom voznoga parka bivše države Hrvatske državne željeznice dobile su oko 1000

⁸² Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>

⁸³ Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>

⁸⁴ Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>

lokomotiva, 1400 putničkih i 15 000 teretnih vagona normalnoga kolosijeka, kao i tridesetak putničkih i 230 teretnih vagona za uskotračne pruge, u to doba Hrvatske su državne željeznice imale oko 40 000 zaposlenih.⁸⁵ Tijekom drugog svjetskog rata uništena je većina mostova, lokomotiva i objekata pa se nakon drugog svjetskog rata ponovno krenulo u izgradnju pruga i obnovu uništenoga. Nakon drugog svjetskog rata glavni su izgrađeni pravci u Hrvatskoj bili Lupoglav–Raša (1952.), Savski Marof–Kumrovec–Imeno (Slovenija) (1956–60), Metković–Ploče (od 1942.), Knin–Kistanje–Benkovac–Bibinje–Zadar (1962–67).⁸⁶ Nakon domovinskog rata osnovane su Hrvatske željeznice koje su 2012. godine podijeljene na tri samostalna poduzeća: HŽ Cargo, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastrukturu. Stanje željeznica nakon domovinskog rata i do ulaska Hrvatske u Europsku uniju je bilo poprilično loše jer se nije ulagalo u željeznički sektor. Većina pruga njih oko 90% je s jednim kolosijekom, vlakovi i vagoni su stari i dotrajali, voze sporo i sa čestim kašnjenjem. Značajnija modernizacija i rekonstrukcija željezničkih poduzeća u vlasništvu države započela je ulaskom Hrvatske u Europsku uniju kada su Hrvatskoj postala dostupna sredstva Europske unije za rekonstrukciju, modernizaciju i bolju povezanost.

4.2. Institucionalni okvir željezničkog prometa u Hrvatskoj

Željeznički sustav Republike Hrvatske temelji se na načelu razdvajanja željezničkog prijevoza i željezničke infrastrukture.⁸⁷ Pa su tako željeznička poduzeća u vlasništvu države podijeljena na tri međusobno neovisna trgovačka društva: HŽ Putnički prijevoz, HŽ Infrastrukturu i HŽ Cargo. Djelatnost HŽ Putničkog prijevoza je obavljanje javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu. HŽ Infrastruktura se bavi organiziranjem i reguliranjem željezničkog prometa, osiguravanjem pristupa i korištenja željezničke infrastrukture, a HŽ Cargo pruža uslugu prijevoza tereta.

Poslovanje poduzeća iz sektora željezničkog prometa u Hrvatskoj uređeno je zakonima, uredbama, propisima koje donosi i provodi:

⁸⁵ Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>

⁸⁶ Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>

⁸⁷ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Željeznički promet. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129>

- Uprava cestovnog i željezničkog prometa koja je u okviru Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture⁸⁸
- Agencija za sigurnost željezničkog prometa
- Agencija Europske unije za željeznice
- Institucija Europske unije

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture nadležno je za željeznički promet u Hrvatskoj te kroz svoju strategiju želi željeznicu učiniti učinkovitom i tehnološki razvijenom kako bi mogla ravnopravno i konkurentno sudjelovati na europskom transportnom tržištu.⁸⁹

Najvažniji ciljevi:⁹⁰

- usklađivanje hrvatskoga zakonodavstva s regulativom Europske unije
- uključivanje hrvatskog željezničkog sustava u transeuropsku željezničku mrežu s namjerom stvaranja jedinstvenog interoperabilnog željezničkog sustava
- jačanje institucionalnog okvira, stvaranje preduvjeta za liberalizirano i nediskriminirajuće željezničko tržište,
- uključivanje u proces restrukturiranja željezničkog sustava
- jačanje uloge željeznice u prigradskom i gradskom prometu velikih gradova u Republici Hrvatskoj
- te osiguravanje odgovarajućih razina funkcionalnosti i sigurnosti kod izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture i vozila na načelima održiva razvoja i zaštite okoliša.

Agencija za sigurnost željezničkog prometa je samostalna i neovisna javna ustanova osnovana Zakonom o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (NN 120/08) koji je stupio na snagu 1. siječnja 2009. godine.⁹¹ S djelatnosti iz svoga djelokruga započela je prvog svibnja 2011. godine. Ona svojim radom upravlja, kontrolira i nadzire sustav sigurnosti željezničkog prometa.⁹² Sredstava za rad Agencije osiguravaju se iz državnog proračuna

⁸⁸ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Željeznički promet. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129>

⁸⁹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Željeznički promet. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129>

⁹⁰ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Željeznički promet. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129>

⁹¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Agencija u željezničkom sustavu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/agencija-u-zeljeznickom-sustavu/13824>

⁹² Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Agencija u željezničkom sustavu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/agencija-u-zeljeznickom-sustavu/13824>

Republike Hrvatske.⁹³ Agencija za svoj rad odgovara vladi Republike Hrvatske kojoj i podnosi godišnje izvještaje.⁹⁴

Agencija Europske unije za željeznice pridonosi integraciji europskih željezničkih sustava povećavanjem sigurnosti vlakova i omogućivanjem prijelaza nacionalnih granica bez zaustavljanja.⁹⁵ Od 2006. godine ERA u suradnji sa željezničkim sektorom, nacionalnim tijelima, institucijama Europske unije i drugim tijelima radi na razvoju gospodarski održivih zajedničkih tehničkih normi te mjera i ciljeva u vezi sa sigurnosnom zaštitom, izvještava o sigurnosnoj zaštiti željeznice u Europskoj uniji, te predvodi napore u stvaranju jedinstvenih standarda u signalizaciji širom Europe.⁹⁶

Institucije Europske unije koje donose zakone, akte, uredbe o željeznicama zemalja članica i osiguravaju i nadziru njihovu provedbu su: Europski parlament koji donosi propise o željeznici Europske unije, odluke o međunarodnim sporazumima željeznice i odluke o proširenjima, Europska komisija koja predlaže nova zakonodavstva za željeznice Europske unije, upravlja politikama i dodjeljuje financijska sredstva, te Europsko vijeće koje određuje opće političko usmjerenje i prioritete Europske unije.⁹⁷

Najvažniji Propisi RH vezani za željeznicu i tržište željezničkih usluga su: Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu, Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu te Zakon o željeznici.⁹⁸ Zakonom o željeznici se uređuju pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na usluge željezničkog prijevoza, neovisnost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, izdavanje i ukidanje dozvola, željezničke usluge i naknade, uvjete za pristup željezničkoj infrastrukturi i željezničkim uslugama, izvješće o

⁹³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Agencija u željezničkom sustavu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/agencija-u-zeljeznickom-sustavu/13824>

⁹⁴ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Agencija u željezničkom sustavu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/agencija-u-zeljeznickom-sustavu/13824>

⁹⁵ Europska unija. 2019. Agencija Europske unije za željeznice. (online). Dostupno na: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/era_hr

⁹⁶ Europska unija. 2019. Agencija Europske unije za željeznice. (online). Dostupno na: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/era_hr

⁹⁷ Europska unija. 2020. Europsko vijeće. Dostupno na: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-council_hr

⁹⁸ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

mreži, dodjelu i korištenje infrastrukturnog kapaciteta te pravni status željezničke infrastrukture.⁹⁹

4.3. Postojeća infrastruktura

Infrastrukturu željezničkog prometa čine svi objekti i uređaji koji su fiksirani za određeno mjesto, a služe proizvodnji prometnih usluga te reguliraju sigurnost željezničkog prometa.¹⁰⁰

To su dijelovi željezničke pruge, kolosiječni uređaji, telekomunikacijski i razni sigurnosni uređaji, uređaji za napajanje energijom, stanice, peroni, skladišta, razne pomoćne zgrade i drugo.¹⁰¹ U Hrvatskoj HŽ Infrastruktura d.o.o. radi na upravljanju i održavanju cjelokupnom infrastrukturom željeznica. Odgovorna je za organiziranje i reguliranje prometa, obnovu i održavanje te za građenje željezničke infrastrukture.¹⁰² U Republici Hrvatskoj infrastruktura željeznice se sastoji od:¹⁰³

- pruge čija je duljina 2617 km od čega je 2343 km jednokolosiječnih te 274 km dvokolosiječnih pruga, elektrificiranih pruga ukupno je 980 km
- 536 kolodvora i stajališta
- 1505 željezničko-cestovnih prijelaza
- 109 tunela
- 544 mostova

Najveću brzinu na teritoriju Republike Hrvatske, 160 km/h, moguće je postići na koridoru X.¹⁰⁴ Prosječna brzina putničkih vlakova u Hrvatskoj iznosi 45 km/h a više od 60% ukupne duljine željezničke mreže je izvan ciklusa održavanja.¹⁰⁵ Oprema za signalizaciju i komunikaciju je dotrajala, a prosječna starost vagona iznosi više od 30 godina.¹⁰⁶

⁹⁹ Narodne novine, 2019. Zakon o željeznici: Odluka o proglašenju zakona o željeznici, Zagreb: Narodne novine d.d. NN 32/2019., izd. 642, str. 1-30. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_03_32_642.html

¹⁰⁰ HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

¹⁰¹ Zelenika, R. (2006) Multimodalni prometni sustavi. Rijeka. Ekonomski fakultet.

¹⁰² https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/06/IOM_II_2020-od-14.6.pdf

¹⁰³ https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/06/IOM_II_2020-od-14.6.pdf

¹⁰⁴ Janječić M. 2018. Što učiniti sa željeznicom u Hrvatskoj?, Financijski klub. Dostupno na: <http://finance.hr/sto-uciniti-sa-zeljeznicom-u-hrvatskoj/>

¹⁰⁵ Janječić M. 2018. Što učiniti sa željeznicom u Hrvatskoj?, Financijski klub. Dostupno na: <http://finance.hr/sto-uciniti-sa-zeljeznicom-u-hrvatskoj/>

¹⁰⁶ Janječić M. 2018. Što učiniti sa željeznicom u Hrvatskoj?, Financijski klub. Dostupno na: <http://finance.hr/sto-uciniti-sa-zeljeznicom-u-hrvatskoj/>

Slika 1: Mreža pruga u Hrvatskoj



Izvor: HŽ Cargo, 2018. Dostupno na: http://www.hzcargo.hr/osnovni_podaci.php

Tablica 4: Lokomotive i vagoni u željezničkom prijevozu Republike Hrvatske

Stupac1	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Ukupno lokomotive	266	263	284	285	298
električne	107	107	123	124	135
dizelske	159	156	161	161	165
motorni vlakovi	197	213	218	213	208
putnička mjesta	13.759	16.669	17.366	17.162	16.958
vagoni					
putnički svih vrsta	529	545	543	513	497
putnička mjesta	32.848	35.758	36.345	35.859	33.438
teretni svih vrsta	5.518	5.519	5.513	5.420	5.326
nosivost	295.455	294.620	294.442	289.689	285.788

Izvor: DZS, 2018. Statistički ljetopis Republike Hrvatske. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf

Tablica 4 prikazuje lokomotive i vagoni koji čine infrastrukturu željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Iz tablice je vidljivo da se broj lokomotiva i motornih vlakova povećavao posljednjih pet godina što je rezultat ulaska Hrvatske u Europsku uniju i korištenja Europskih fondova za sufinanciranje nabave.

4.4. Proces restrukturiranja

Proces restrukturiranja željezničkih poduzeća u vlasništvu države započeo je oko 2001. godine kada se započelo raditi na usklađivanju domaćeg zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije i nastavio se do 2017. godine.¹⁰⁷ Pa se proces restrukturiranja željezničkih poduzeća u vlasništvu države može podijeliti na dva razdoblja:

- Restrukturiranje od 2001. do 2012. godine
- Restrukturiranje od 2012. do 2017. godine

4.4.1. Restrukturiranje od 2001. do 2012. godine

Organizacijsko restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu države započelo je oko 2001. godine potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Hrvatske i

¹⁰⁷ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>

Europske unije.¹⁰⁸ Potpisivanjem sporazuma započelo je usklađivanje domaćeg zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije.¹⁰⁹ Zatim je 2003. godine donese Zakon o željeznici čija je primjena započela 2006. godine. Za restrukturiranje najvažnija stavka u Zakonu je bila razdvajanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države na više društava, prema poslovnim područjima, te liberalizacija željezničkog transportnog tržišta. 2005. godine donesen je Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. na četiri samostalna društva s ograničenom odgovornošću:¹¹⁰ HŽ Putnički prijevoz, HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo, HŽ Vuča vlakova i krovnu organizaciju HŽ-Holding d.o.o. koje upravlja vlasničkim udjelima novoosnovanih društava, a jedini mu je vlasnik Republika Hrvatska.¹¹¹

4.4.2. Restrukturiranje od 2012. do 2017. godine

Daljnje restrukturiranje se nastavilo 2012. godine kada je donesen Zakon o dopuni Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ.¹¹² Najveće promjene su se dogodile u HŽ Infrastrukturi i HŽ Vuči vlakova. Vuča vlakova podijeljena je a njezina imovina, obveze, djelatnosti i zaposlenici integrirani su u Putnički prijevoz i Cargo. Integracija nije bila ravnomjerna jer je Cargo preuzeo većinu obveza Vuče vlakova a dobio samo polovicu imovine i zaposlenika.¹¹³ Vlasništvo nad infrastrukturom preneseno je s Holdinga na državu čime je Infrastruktura postala neovisni upravitelj željezničke infrastrukture. Od 2012. godine su postavljeni veliki ciljevi za restrukturiranje poslovanja Putničkog prijevoza, Carga i Infrastrukture. Za putnički prijevoz ciljevi u petogodišnjem razdoblju su bili: rast broja prevezenih putnika za 22%, rast prihoda za 23%, smanjenje udjela državnih potpora u ukupnim prihodima ispod 45%, uštede na troškovima rada i povećanje financijske produktivnosti.¹¹⁴ Nažalost ni jedan od ciljeva nije ostvaren. U 2014. godini Vlada je donijela smjernice plana restrukturiranja Carga u kojima je

¹⁰⁸ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>

¹⁰⁹ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>

¹¹⁰ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>

¹¹¹ Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>

¹¹² HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>

¹¹³ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

¹¹⁴ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

cilj bilo povećanje prihoda za 2,2% prosječno godišnje, smanjenje troškova poslovanja za 3,6% prosječno godišnje, poslovanje bez državnih potpora uz sklapanje dugoročnih ugovora na pet godina, povećanje financijske produktivnosti za 100%.¹¹⁵ Nažalost plan restrukturiranja još nije usvojen, a HŽ Cargo je uspio smanjiti broj zaposlenih 2015. godine i tako utjecao na smanjenje troškova za zaposlene ali u nedovoljnoj mjeri. Strateški ciljevi za HŽ Infrastrukturu od 2012. do 2016. godine bili su: ostvariti brzinu od 160/200 km/h na novim i obnovljenim prugama predloženim za TEN-T, ostvariti brzinu na prugama od regionalnog značaja od 120/160 km/h, smanjiti broj zaposlenih nakon restrukturiranja za 20%, povećati prihode od usluga izvan osnovne djelatnosti za 34%.¹¹⁶ Iako je smanjila broj zaposlenih Infrastruktura nije ostvarila značajnije prihode u tom razdoblju pa se ne osjeti efekt smanjenja zaposlenih kakav je trebao biti na povećanje prihoda i smanjenje troškova. Vlada je 2013. godine donijela Odluku o utvrđivanju popisa trgovačkih društva od strateškog i posebnog interesa za RH, kojom su Infrastruktura i Putnički prijevoz definirani kao poduzeća od strateškog interesa, a Cargo kao poduzeće od posebnog interesa.¹¹⁷

4.5. Organizacijska struktura

Kako su željeznička poduzeća u vlasništvu države podijeljena na tri zasebna trgovačka društva HŽ Infrastrukturu, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz svako od tih poduzeća ima svoju vlastitu organizacijsku strukturu, ali i sličan organizacijski ustroj. Tako se organizacijska struktura sva tri poduzeća sastoji od: uprave, nadzornog odbora, skupštine društva i revizorskog odbora.

Uprava sukladno Zakonu o trgovačkim društvima i Izjavi o osnivanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o zastupa Društvo te vodi poslove Društva sukladno Zakonu o željeznici i Zakonu o trgovačkim društvima, sastavlja godišnje financijsko izvješće i druga izvješća, izvješćuje o poslovnim rezultatima na temelju godišnjeg financijskog izvješća te sastavlja poslovno izvješće, izvještava najmanje jednom tromjesečno Nadzorni odbor o poslovanju i

¹¹⁵ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Program restrukturiranja društva HŽ Cargo d.o.o.. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/3.PREZENTACIJA%20-%20PROGRAM%20RESTRUKTURIRANJA%5b1%5d%20Cargo.pdf>

¹¹⁶ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Program restrukturiranja društva HŽ Cargo d.o.o.. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/3.PREZENTACIJA%20-%20PROGRAM%20RESTRUKTURIRANJA%5b1%5d%20Cargo.pdf>

¹¹⁷ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

financijskom položaju pisanim putem, donosi Poslovnik o svome radu i obavlja i druge poslove iz svoje nadležnosti.¹¹⁸

Nadzorni odbor nadzire vođenje poslova Društva sukladno odredbama Zakona o željeznici i Zakona o trgovačkim društvima te je u svom postupanju na odgovarajući način implementirao Kodeks korporativnog upravljanja trgovačkim društvima u kojima Republika Hrvatska ima dionice ili udjele.¹¹⁹

Skupština Društva odlučuje o financijskim izvješćima Društva, uporabi ostvarene dobiti i pokrivanju gubitaka, imenovanju i opozivu članova Uprave, podjeli i povlačenju poslovnih udjela, mjerama za ispitivanje i nadzor nad vođenjem poslova, osim za obavljanje funkcije upravitelja Infrastrukture, izmjeni Izjave o osnivanju, postavljanju zahtjeva za naknadu štete koje Društvo može imati protiv članova Uprave te o imenovanju zastupnika u sudskom postupku ako Društvo ne mogu zastupati članovi Uprave, donosi Poslovni plan i o svim drugim pitanjima iz nadležnosti Skupštine predviđene Zakonom o trgovačkim društvima, osim smjernica za obavljanje funkcije upravitelja Infrastrukture.¹²⁰

Nadležnost revizorskog odbora definirana je člankom 66. Zakona o reviziji.¹²¹ Zadaća revizorskog odbora je da izvješćuje nadzorni odbor ili upravni odbor o ishodu zakonske revizije te objašnjava na koji način je zakonska revizija pridonijela integritetu financijskog izvještavanja i objašnjava ulogu revizijskog odbora u tom procesu, prati postupak financijskog izvještavanja, prati učinkovitost sustava unutarnje kontrole, unutarnje revizije te sustava upravljanja rizicima, nadgleda provođenje revizije godišnjih financijskih i konsolidiranih izvještaja, prati neovisnost samostalnih revizora ili revizorskog društva koje obavlja reviziju, a posebno ugovore o dodatnim uslugama i daje preporuke Skupštini o odabiru samostalnog revizora ili revizorskog odbora.¹²²

¹¹⁸ HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹¹⁹ HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹²⁰ HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹²¹ HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹²² HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>

4.5.1. Organizacijska struktura HŽ Infrastrukture

U organizacijskoj strukturi HŽ Infrastrukture predsjednika i članove uprave imenuje Skupština društva HŽ Infrastrukture d.o.o. Predsjednik uprave je Ivan Kršić, a uprava se sastoji od još tri člana. Nadzorni odbor HŽ Infrastrukture se sastoji od predsjednika i još dva člana, a u skupštini društva je ministar nadležan za promet.¹²³ HŽ Infrastruktura ima dva ovisna društva jedno u 100% vlasništvu i jedno u 23% vlasništvu. Pružne građevine d.o.o. su u 100% vlasništvu, a u 23% vlasništvu je tvrtka Proizvodnja-regeneracija d.o.o. koja je u stečaju od 7. Veljače 2014.¹²⁴

4.5.2. Organizacijska struktura HŽ Carga

Kod HŽ Carga u upravi je samo jedan član i to direktor uprave Dragan Marčinko. U Skupštini je ministar mora, prometa i infrastrukture, a u nadzornom odboru dva predsjednika, član i predstavnik radnika. Revizorski odbor se sastoji od dva predsjednika i jednog člana. HŽ Cargo u svojem vlasništvu ima četiri ovisna društva. U 100% vlasništvu su Održavanje vagona d.o.o. i Robno-transportni centar Brod d.o.o., a u djelomičnom vlasništvu CROKOMBI d.o.o. u 47,55% vlasništvu HŽ Carga i Cargo centar Zagreb u kojem HŽ Cargo ima 20% vlasnički udio.¹²⁵

4.5.3. Organizacijska struktura HŽ Putničkog prijevoza

Predsjednik uprave HŽ Putničkog prijevoza je mr.sc. Željko Ukić dipl. ing., te su u upravi još dva člana. Nadzorni odbor ima tri člana: predsjednicu, zamjenika predsjednice i člana. U Skupštini Društva je ministar nadležan za promet. HŽ Putnički prijevoz u svojem vlasništvu ima dvije tvrtke kćeri u 100% vlasništvu: Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. i Tvornica željezničkih vozila Gredelj d.o.o. koja je u stečaju.¹²⁶ I jedno ovisno društvo u 77% vlasništvu, a to je Proizvodnja-Regeneracija d.o.o. koja je u stečaju i čijih preostalih 23% vlasništva ima HŽ Infrastruktura.¹²⁷

¹²³ HŽ Infrastruktura, 2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjesce-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹²⁴ HŽ Infrastruktura, 2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjesce-o-odrzivosti-2018.pdf>

¹²⁵ HŽ Cargo, 2018. Dostupno na: http://www.hzcargo.hr/osnovni_podaci.php

¹²⁶ HŽ Putnički prijevoz, 2018. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/drustva-u-vlasnistvu?m=752&mp=324&r=294>

¹²⁷ HŽ Putnički prijevoz, 2018. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/drustva-u-vlasnistvu?m=752&mp=324&r=294>

5. FINANCIRANJE POSLOVANJA HRVATSKIH ŽELJEZNICA

U ovom poglavlju prikazat će se i analizirati načini financiranja poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Najzastupljeniji oblik zaduživanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države je onaj kroz jamstva države u kreditnim zaduženjima i kroz državne potpore. Uz državna jamstva i potpore veliki iznosi sredstava se uzimaju iz različitih programa Europske unije i kroz kredite Svjetske banke.

5.1. Državne potpore i jamstva

Željeznička poduzeća u vlasništvu države najvećim djelom financiraju svoje poslovanje iz državnih jamstva i potpora što za državu predstavlja veliki fiskalni rizik jer veliki iznosi proračunskih sredstava odlaze za podmirivanje kredita kroz dana jamstva i kroz dane subvencije za modernizaciju i poboljšanje poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države.

5.1.1. Državne potpore

Od 2006. Do 2015. godine željezničkom sektoru dodijeljene su državne potpore u iznosu od 8,7 mlrd. kn.¹²⁸ Potporama se smatraju subvencije i jamstva u najvećoj mjeri korištena u svrhu Programa poticanja željezničkog, putničkog i kombiniranog prometa te za zbrinjavanje viška zaposlenih (HŽ Putnički prijevoz, HŽ Cargo i bivša Vuča vlakova).¹²⁹ Pritom nisu uključena sredstva koja željeznički sektor prima iz proračuna za troškove održavanja i ulaganja u infrastrukturu jer se takva ulaganja smatraju općim interesom za državu.¹³⁰ U 2014. godini potpore su iznosile više od 80% ukupno dodijeljenih potpora sektoru prometa zbog odobrenog državnog jamstva za nabavku 44 nova vlaka u iznosu od 816 mil. kn.¹³¹ Subvencije čine najveći dio državnih potpora, od 50% do 60%, a najveći korisnik subvencija je HŽ Putnički prijevoz.

¹²⁸ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

¹²⁹ Primorac M., Galić A., 2017. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske u: Blažić H., Dimitrić M., Pečarić M., (ur.) Financije na prekretnici: Imamo li snage za iskorak? Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.

¹³⁰ Primorac M., Galić A., 2017. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske u: Blažić H., Dimitrić M., Pečarić M., (ur.) Financije na prekretnici: Imamo li snage za iskorak? Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.

¹³¹ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

Tablica 5: Državne subvencije željezničkim poduzećima u vlasništvu države od 2014. do 2018. godine (u mil. kn)

	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
HŽ Putnički prijevoz	544,6	505,8	464,7	453,7	467,7
HŽ Infrastruktura		-	-	-	-
HŽ Cargo	20,0	-	-	-	-
Lokalni nivo - gradovi, općine		-	-	0,1	0,1
Ukupno željeznice	564,6	505,8	464,7	453,8	467,8

Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupni na: <https://mfin.gov.hr/istaknute teme/koncesije-i-drzavne-potpore/drzavne-potpore/godisnja-izvjesca-o-drzavnim-potporama/464>

Iz tablice 5 je vidljivo da je najveći korisnik subvencija HŽ Putnički prijevoz koji je tijekom razdoblja od pet godina dobio subvencije u vrijednosti od 2,43 mlrd. kn. Subvencije HŽ Putničkom prijevozu su dane za poticanje željezničkog putničkog prijevoza i za modernizaciju željezničkog putničkog prijevoza.¹³² HŽ Cargo je jedino 2014. godine primio državnu subvenciju u iznosu od 20 mil. kn za modernizaciju i održavanje željezničkih vozila, a HŽ infrastruktura od 2014. do 2018. godine nije primila ni jednu državnu subvenciju.¹³³ 2017. i 2018. godine subvencije za željeznički promet su se počele davati i na lokalnoj razini od strane gradova i općina.

5.1.2. Državna jamstva

Željeznice su od 2000. do 2015. godine primile jamstva od države u iznosu od 12,64 mlrd. kn većinom za financiranje modernizacije i restrukturiranja te investicijske projekte.¹³⁴ Tako je 2013. godine država odobrila jamstvo HŽ Infrastrukturi za kredit u iznosu od 88 mil. eura namijenjen za financiranje osuvremenjivanja i izgradnje željezničke infrastrukture.¹³⁵ 2020. godine Vlada je donijela odluku o davanju suglasnosti društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. za kreditno zaduženje u iznosu od 300 mil. kuna kod HBOR-a, radi financiranja obnove

¹³² Ministarstvo financija. 2020. Godišnja izvješća o državnim potporama. (online). Dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/koncesije-i-drzavne-potpore/drzavne-potpore/godisnja-izvjesca-o-drzavnim-potporama/464>

¹³³ Ministarstvo financija. 2020. Godišnja izvješća o državnim potporama. (online). Dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/koncesije-i-drzavne-potpore/drzavne-potpore/godisnja-izvjesca-o-drzavnim-potporama/464>

¹³⁴ Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>

¹³⁵ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, 2013. Rješenje. Zagreb. Dostupno na: <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/UPI-430-012013-02011.pdf>

željezničke infrastrukture.¹³⁶ Navedeno zaduženje neće utjecati na državni proračun 2020. godine. Učinak na državni proračun će imati u slučaju neizvršavanja obveza od strane društva HŽ Infrastruktura d.o.o. prema Hrvatskoj banci za obnovu i razvitak, u iznosu visine jamstva uvećanog za kamate, naknade i troškove.¹³⁷ Vlada Republike Hrvatske ovlastila je Ministarstvo financija da izda ispravu u ime Vlade o davanju državnog Jamstva u korist HBOR-a za kreditno zaduženje društva HŽ Infrastruktura d.o.o., u iznosu od 300 mil. kuna, radi financiranja obnove željezničke infrastrukture.¹³⁸

Tablica 6: Državna jamstva izdana željezničkim poduzećima u vlasništvu države od 2015. do 2019. (u mil. kn)

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
HŽ Putnički prijevoz	325,79	-	-	-	-
HŽ Crago	314,42	250,00	-	-	-
HŽ Infrastruktura	598,54	-	362,45	-	350,00
Ukupno željeznice	1238,75	250,00	362,45	-	350,00

Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka. Podaci dostupni na:

<https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/javni-dug/drzavna-jamstva/197>

Iz tablice 6 vidljivo je kako su državna jamstva dana željezničkim poduzećima u vlasništvu države činila veliki udio u rashodu države. 2015. godine državna jamstva iznosila su 1,24 mlrd. kuna što je u ukupnim državnim jamstvima iznosilo 11,42%. Jamstva su dana za financiranje zbrinjavanja viška zaposlenih, investicija u mobilne kapacitete, IT sustava i projektne dokumentacije. Nakon toga 2016. godine država je dala samo jedno jamstvo željezničkim poduzećima u vlasništvu države i to HŽ Cargu za refinanciranje glavnice po ugovoru o kratkoročnom kreditu u iznosu od 250 mil. kn što je iznosilo 3.50% u ukupno

¹³⁶Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Vlada RH: Donesena Odluka o davanju suglasnosti društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. za kreditno zaduženje u iznosu od 300.000.000,00 kuna kod HBOR-a, radi financiranja obnove željezničke infrastrukture. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vlada-rh-donesena-odluka-o-davanju-suglasnosti-drustvu-hz-infrastruktura-d-o-o-za-kreditno-zaduzenje-u-iznosu-od-300-000-000-00-kuna-kod-hbor-a-radi-financiranja-obnove-zeljeznicke-infrastrukture/22189>

¹³⁷Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Vlada RH: Donesena Odluka o davanju suglasnosti društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. za kreditno zaduženje u iznosu od 300.000.000,00 kuna kod HBOR-a, radi financiranja obnove željezničke infrastrukture. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vlada-rh-donesena-odluka-o-davanju-suglasnosti-drustvu-hz-infrastruktura-d-o-o-za-kreditno-zaduzenje-u-iznosu-od-300-000-000-00-kuna-kod-hbor-a-radi-financiranja-obnove-zeljeznicke-infrastrukture/22189>

¹³⁸Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Vlada RH: Donesena Odluka o davanju suglasnosti društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. za kreditno zaduženje u iznosu od 300.000.000,00 kuna kod HBOR-a, radi financiranja obnove željezničke infrastrukture. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vlada-rh-donesena-odluka-o-davanju-suglasnosti-drustvu-hz-infrastruktura-d-o-o-za-kreditno-zaduzenje-u-iznosu-od-300-000-000-00-kuna-kod-hbor-a-radi-financiranja-obnove-zeljeznicke-infrastrukture/22189>

izdanim jamstvima 2016. godine. U 2017. godini država je dala jamstvo HŽ Infrastrukturi za financiranje investicija namijenjenih osuvremenjivanju i izgradnji željezničke infrastrukture u iznosu od 362,44 mil. kn što je iznosilo 0,009% izdanih državnih jamstava u 2017. godini.¹³⁹ U 2018. godini država nije dala ni jedno jamstvo željezničkim poduzećima u vlasništvu države. U 2019. godini država je ponovo dala jamstvo HŽ Infrastrukturi za financiranje obnove željezničke infrastrukture u iznosu od 350 mil. kn što je iznosilo 8,00% ukupnih izdanih jamstava te godine.

5.2. Financiranje sredstvima Europske unije

Željeznička poduzeća u vlasništvu države sudjeluju u projektima Europske unije te koriste sredstva Europske unije za unaprjeđenje željeznice u Hrvatskoj. Tako su željeznička poduzeća u vlasništvu države dobivala sredstva iz Europskih fondova kroz:¹⁴⁰

- Operativni program promet od 2007. do 2013. godine
- Operativni program konkurentnost i kohezija od 2014. do 2020. godine
- Instrumentom Europske unije za povezivanje Europe od 2014 do 2020.

Sredstva su se koristila za rekonstrukciju, izgradnju, modernizaciju i elektrifikaciju željezničke mreže pruga u Hrvatskoj. U svrhu jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture na području Europske unije.¹⁴¹ Veći postotak sredstava u projektima (85%) financira Europska unija, a manji dio (15%) se financira iz državnog proračuna Republike Hrvatske.

5.3. Sklopljeni ugovori sa Svjetskom bankom

Željeznička poduzeća u vlasništvu države su 2015. godine sklopila ugovore sa Svjetskom bankom o kreditima za HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo u ukupnom iznosu od 163,5 mil. eura, a za Projekt održivog razvoja hrvatskog željezničkog sektora u Europi.¹⁴² Kredit od 41,5 mil. eura dobio je HŽ Cargo i ima konačan rok dospeljeća od 20 godina, uključujući razdoblje počeka od pet godina, kredit za HŽ Infrastrukturu od 79 mil.

¹³⁹ Ministarstvo financija. 2020. Državna jamstva. Dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/javni-dug/drzavna-jamstva/197>

¹⁴⁰ HŽ Infrastruktura, 2020. Modernizacija EU sredstvima. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/odrzavanje-i-modernizacija/eu-projekti/>

¹⁴¹ HŽ Infrastruktura, 2020. Modernizacija EU sredstvima. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/odrzavanje-i-modernizacija/eu-projekti/>

¹⁴² The world bank 2015. Sustainable Croatian Railways in Europe. Dostupno na: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P147499>

eura ima konačan rok dospijeća od 10 godina, uključujući i razdoblje počeka od tri godine, dok kredit od 43 mil. eura za HŽ Putnički prijevoz ima konačan rok dospijeća od 18 godina, uključujući i razdoblje počeka od tri godine.¹⁴³ Cilj projekta je poboljšanje operativne učinkovitosti i financijske održivosti javnog željezničkog sektora u Republici Hrvatskoj.¹⁴⁴

¹⁴³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Potpisani ugovori o kreditima Svjetske banke za HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura-166/vijesti/potpisani-ugovori-o-kreditima-svjetske-banke-za-hz-infrastrukturu-hz-putnicki-prijevoz-i-hz-cargo/17676>

¹⁴⁴ The world bank 2015. Sustainable Croatian Railways in Europe. Dostupno na: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P147499>

6. OCJENA FINANCIJSKE POZICIJE I POSLOVANJA TRGOVAČKIH DRUŠTAVA HRVATSKE ŽELJEZNICE

U ovom poglavlju će se detaljno analizirati godišnji financijski izvještaji željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Analizirat će se bilanca, račun dobiti i gubitka i izračun financijskih pokazatelja. Nakon toga prikazat će se planirani poslovni planovi HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture kako bi se donio zaključak o financijskoj poziciji i uspješnosti poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države.

6.1. Analiza bilance i računa dobiti i gubitka

Poslovni rezultati željezničkih poduzeća u vlasništvu države, HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Infrastrukture i HŽ Carga, analizirani su iz njihovih konsolidiranih godišnjih financijskih izvještaja ponajviše iz bilance i računa dobiti i gubitka.

Tablica 7: Prihodi i rashodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

		2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Infrastruktura	Prihodi	1,76	1,56	1,28	1,29	1,45	1,32
	Rashodi	1,86	1,59	1,32	1,32	1,55	1,31
	Dobit/gubitak	-0,10	-0,03	-0,04	-0,03	-0,10	0,01
Putnički prijevoz	Prihodi	1,06	0,96	0,90	0,87	0,90	0,83
	Rashodi	1,05	0,97	0,90	0,87	0,90	0,82
	Dobit/gubitak	0,01	-0,01	0,001	0,01	0,004	0,01
Cargo	Prihodi	1,09	1,03	0,68	0,53	0,52	-
	Rashodi	1,22	1,04	0,82	0,59	0,59	-
	Dobit/gubitak	-0,13	-0,01	-0,14	-0,06	-0,07	-
Ukupno	Prihodi	3,91	3,55	2,86	2,69	2,87	-
	Rashodi	4,13	3,60	3,04	2,78	3,04	-
	Dobit/gubitak	-0,22	-0,05	-0,18	-0,09	-0,17	-

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Iz tablice 7 vidljivo je da željeznička poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2018. godine posluju s gubitkom. HŽ Putnički prijevoz bilježi dobit u svim godinama osim u 2015. godini kada posluje s gubitkom dok HŽ Infrastruktura bilježi gubitak u svim godinama osim u 2019. godini. Željeznička poduzeća u vlasništvu države imaju najveći gubitak 2014. godine kada on iznosi 0,22 mlrd. kn. Od 2014. godine vidi se značajan pad iznosa gubitaka tako da se može zaključiti kako poduzeća pokušavaju uravnotežiti svoje poslovanje. Poduzeća su smanjila

svoje ukupne rashode za 0,54 mlrd. kn u 2015. godini. Jedan od razloga toga je i odobren kredit Svjetske banke za Projekt održivog razvoja hrvatskog željezničkog sektora u Europi.¹⁴⁵ Od 2015. do 2018. godine Cargo je uspio najviše smanjiti svoje rashode i to za 0,63 mlrd. kn, Infrastruktura je smanjila svoje rashode za 0,32 mlrd. kn, a najmanje smanjenje u navedenom razdoblju je postigao Putnički prijevoz koji je smanjio rashode za 0,16 mlrd. kn.

Tablica 8: Rashodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

		2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Infrastruktura	Poslovni rashodi	1,80	1,57	1,30	1,30	1,53	1,31
	Financijski rashodi	0,06	0,02	0,01	0,01	0,01	0,001
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
	Ukupno rashodi	1,86	1,59	1,31	1,31	1,54	1,31
Putnički prijevoz	Poslovni rashodi	1,04	0,95	0,89	0,86	0,89	0,82
	Financijski rashodi	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,001
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ukupno rashodi	1,06	0,97	0,90	0,87	0,90	0,82
Cargo	Poslovni rashodi	1,13	0,99	0,79	0,58	0,58	-
	Financijski rashodi	0,09	0,05	0,03	0,01	0,01	-
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	Ukupno rashodi	1,22	1,04	0,82	0,59	0,59	-
UKUPNO	Poslovni rashodi	3,97	3,51	2,98	2,74	3,00	-
	Financijski rashodi	0,17	0,09	0,05	0,03	0,03	-
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	Ukupno rashodi	4,14	3,60	3,03	2,77	3,03	-

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

¹⁴⁵ The world bank 2015. Sustainable Croatian Railways in Europe. Dostupno na: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P147499>

Tablica 9: Prihodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

		2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Infrastruktura	Poslovni prihodi	1,75	1,56	1,28	1,28	1,44	1,32
	Financijski prihodi	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ukupno prihodi	1,76	1,56	1,29	1,29	1,45	1,32
Putnički prijevoz	Poslovni prihodi	1,06	0,98	0,90	0,87	0,89	0,83
	Financijski prihodi	0,003	0,01	0,01	0,004	0,01	0,004
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ukupno prihodi	1,06	0,99	0,90	0,87	0,90	0,83
Cargo	Poslovni prihodi	1,09	1,02	0,67	0,53	0,51	-
	Financijski prihodi	0,01	0,01	0,01	0,001	0,01	-
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	Ukupno prihodi	1,10	1,03	0,68	0,53	0,52	-
UKUPNO	Poslovni prihodi	3,90	3,56	2,85	2,68	2,84	-
	Financijski prihodi	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	-
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	Ukupni prihodi	3,92	3,58	2,87	2,69	2,86	-

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Iako su poduzeća bila uspješna u smanjivanju svojih rashoda, nisu uspjeli povećati svoje prihode. Pa tako željeznička poduzeća u vlasništvu države bilježe pad ukupnih prihoda od 2014. do 2017. godine tek u 2018. godini dolazi do rasta prihoda u iznosu od 0,17 mlrd. kn. Najveći rast prihoda ima Infrastruktura u iznosu od 0,16 mlrd. kn u 2018. godini i to najveći rast bilježi u poslovnim prihodima jer su se prihodi od izgradnje i održavanja željezničke infrastrukture povećali s 0,05 mlrd. kn u 2017. godini na 0,22 mlrd. kn u 2018. godini. Sva tri poduzeća bilježe mnogo manje financijske prihode od prihoda poslovanja. Udio financijskih prihoda u ukupnim prihodima grupe poduzeća u 2018. godini iznosi 0,69% dok poslovni prihodi čine 99,30% ukupnih prihoda. Iz čega se može zaključiti da željeznička poduzeća u vlasništvu države kao javna poduzeća koja ne ostvaruju pozitivne rezultate poslovanja pa nemaju mogućnost ulaganja svojih sredstava u različite oblike financijske imovine što bi im povećalo stavku financijskih prihoda.

Kod HŽ Infrastrukture u 2014. godini potpore države su iznosile više od 80% ukupno dodijeljenih potpora sektoru prometa zbog odobrenog državnog jamstva za nabavku 44 nova vlaka u iznosu od 816 mil. kn. U 2014. godini Infrastruktura bilježi najveće rashode, razlog

tome je oprost duga od strane države Cargu i Putničkom prijevozu iz 2012. godine što je dovelo do povećanja vrijednosnog usklađivanja potraživanja u iznosu od 0,33 mlrd. kn, a veliki su iznosi i za rezerviranja od čega se većina odnosi na otpremnine. U 2018. godini Infrastruktura bilježi veće iznose prihoda i rashoda te se gubitak povećao u odnosu na prošlu godinu. Na povećanje prihoda u 2018. godini utječe rast prihoda od prodaje za 168,2 mil. kn, povećanje potraživanja od države i drugih institucija za 7,4 mil. kn, smanjenje troškova naknada i otpremnina radnicima za 33,2 mil. kn. Infrastruktura je ostvarila gubitak na kraju godine unatoč povećanju prihoda zbog povećanja troška usluga i to troška vanjskih usluga pri izradi i prodaji dobara i usluga za 55,7 mil. kn. Iznos vrijednosnog usklađenja kratkoročnih potraživanja iznosi 78,4 mil. kn više nego 2018. godine, a sadrži investicije u tijeku starije od 3 i više godina i projekt Ličke pruge, te su se rezerviranja povećala za 38,8 mil. kn najviše za sudske sporove 20,4 mil. kn.

Putnički prijevoz nakon 2014. godine ostvaruje najveći pad prihoda 2015. godine te prihodi nakon toga ostaju na podjednakim razinama. Razlog većim prihodima u 2014. godine je sklapanje Ugovora o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj.¹⁴⁶ Ugovor je ponovno potpisan 2018. godine te je osigurano da HŽ Putnički prijevoz nastavlja pružati uslugu sljedećih 10 godina.¹⁴⁷ Do značajnijeg pada rashoda 2015. godine došlo je zbog smanjenja troškova energije vuče vlakova, manevra i rezerviranja. Unatoč smanjenju rashoda u 2015. godini Putnički prijevoz je te godine ostvario gubitak. Razlog tome je pad poslovnih prihoda i porast dugoročnih obveza i to obveza prema ministarstvu financija za aktivirana jamstva u iznosu od 791 mil. kn.

Gubici Carga u 2014. godini iznose 0,13 mlrd. kn, a u 2015. godini ostvaren je gubitak manji za 92% te iznosi 0,01 mlrd. kn. Cargo je 2015. godine uspio smanjiti trošak osoblja, plaće i nadnice te su se potraživanja od zaposlenika smanjila s 1 018 438 kn u 2014. Na 377 121 kn u 2015. godini na ostvaren manji gubitak utjecala su i rezerviranja u 2015. godini i preuzimanje duga od strane Republike Hrvatske za kredite, te unos nekretnine u vlasništvu Republike Hrvatske u temeljni kapital (Ranžirni kolodvor – Zaprudski otok). 2016. godine ukupni gubici su se ponovno povećali za 93% iako rashodi padaju. Na to je između ostalog utjecalo i

¹⁴⁶ HŽ Putnički prijevoz, 2018. Potpisan 10-godišnji PSO. Zagreb: HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/potpisan-10-godisnji-psy?p=578>

¹⁴⁷ HŽ Putnički prijevoz, 2018. Potpisan 10-godišnji PSO. Zagreb: HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/potpisan-10-godisnji-psy?p=578>

vrijednosno usklađenje imovine u pripremi koje je 2016. godine iznosilo 2 385 564kn. 2016. godine Republika Hrvatska izdaje jamstvo za refinanciranje kratkoročnog kredita iz 2014. godine. U 2017. godini dolazi do smanjenja ukupnog gubitka zbog vrijednosno usklađenja imovine u pripremi koja u 2017. godini iznosi 0kn te je Cargo smanjio ostale poslovne rashode za 10 mil. kn u 2017. godini.

Tablica 10: Struktura imovine željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

		2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Infrastruktura	Dugotrajna imovina	11,94	12,16	11,58	11,39	11,73	12,49
	Kratkotrajna imovina	1,27	1,11	0,90	1,08	0,91	0,09
	Ukupno	13,21	13,26	12,48	12,47	12,64	12,58
Putnički prijevoz	Dugotrajna imovina	1,57	1,96	1,99	1,89	1,86	1,94
	Kratkotrajna imovina	0,18	0,27	0,25	0,20	0,19	0,11
	Ukupno	1,75	2,23	2,24	2,09	2,05	2,05
Cargo	Dugotrajna imovina	1,39	1,25	1,19	1,25	1,21	-
	Kratkotrajna imovina	0,40	0,37	0,31	0,23	0,23	-
	Ukupno	1,79	1,63	1,50	1,48	1,44	-
Ukupno	Dugotrajna imovina	14,90	15,37	14,76	14,53	14,80	-
	Kratkotrajna imovina	1,85	1,75	1,46	1,51	1,33	-
	Ukupno	16,75	17,12	16,22	16,04	16,13	-

Izvor: Izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Iz strukture imovine poduzeća koja je prikazana u tablici 10 vidljivo je kako ukupna imovina željezničkih poduzeća u vlasništvu države prelazi 16 mlrd. kn. Najveći udio u ukupnoj imovini željezničkih poduzeća u vlasništvu države ima dugotrajna imovina. Osim na razini svih poduzeća dugotrajna imovina ima najveći udio i kod svakog poduzeća pojedinačno. Od prikazana tri poduzeća najveću vrijednost ukupne imovine ima Infrastruktura što ne čudi s obzirom na njenu djelatnost. Oko 92% ukupne imovine Infrastrukture 2018. godine čini dugotrajna imovina, a slične vrijednosti ima i proteklih godina. U dugotrajnoj imovini oko 99% vrijednosti zauzima materijalna imovina. Kratkoročna imovina Infrastrukture zauzima oko 7% ukupne imovine. Do promjena u imovini uglavnom dolazi zbog promjena u potraživanjima i to ponajviše u potraživanjima od povezanih poduzetnika i države kod davanja jamstava, refinanciranja kredita i oprosta duga. Od povezanih poduzetnika najveće iznose potraživanja Infrastruktura ima kod Carga čak 293,2 mil. kn u 2018. godini.

89% ukupne imovine Putničkog prijevoza zauzima dugotrajna imovina i to materijalna u vrijednosti od 97% dugotrajne imovine. Kratkotrajna imovina zauzima oko 10% vrijednosti ukupne imovine. Najveće vrijednosti u kratkotrajnoj imovini imaju zalihe (oko 24%) i potraživanja od kupaca (oko 22%). Ukupna imovina Putničkog prijevoza mijenja se kako se mijenja vrijednost danih zajmova i zaliha.

Cargo ima oko 80% dugotrajne imovine i oko 19% kratkoročne imovine u svojoj ukupnoj imovini. Što znači da Cargo ima manji udio dugotrajne imovine u svojoj ukupnoj imovini nego što to imaju Infrastruktura i Putnički prijevoz. Najveći udio u dugotrajnoj imovini zauzima materijalna imovina (oko 90%) i to stavka transportna imovina, pogonski inventar, alati (oko 70% materijalne imovine) što ne čudi s obzirom na djelatnost Carga. Vrijednost kratkotrajne imovine Carga se mijenja kako se mijenja vrijednost potraživanja od povezanih poduzetnika, potraživanja od kupaca i novca u banci i blagajni.

Tablica 11: Struktura obveza željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

		2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Infrastruktura	Dugoročne obveze	2,33	2,02	0,86	0,72	0,79	3,17
	Kratkoročne obveze	2,40	2,07	0,93	1,47	1,59	1,92
	Ukupne obveze	4,73	4,09	1,79	2,19	2,38	5,09
Putnički prijevoz	Dugoročne obveze	0,68	0,27	0,37	0,39	0,43	0,44
	Kratkoročne obveze	0,98	1,85	0,96	0,83	0,74	0,24
	Ukupne obveze	1,66	2,12	1,33	1,22	1,17	0,68
Cargo	Dugoročne obveze	0,56	0,16	0,42	0,37	0,38	-
	Kratkoročne obveze	1,21	0,23	0,47	0,31	0,36	-
	Ukupne obveze	1,77	0,39	0,89	0,68	0,74	-
Ukupno	Dugoročne obveze	3,57	2,45	1,65	1,48	1,60	-
	Kratkoročne obveze	4,59	4,15	2,36	2,61	2,69	-
	Ukupne obveze	8,16	6,60	4,01	4,09	4,29	-

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Temeljni upisani kapital 2018. godine za promatrana poduzeća je 2,47 mlrd. kn. Najveći upisani kapital ima Cargo 1,37 mlrd. kn, zatim Putnički prijevoz 0,87 mlrd. kn i Infrastruktura 0,22 mlrd. kn. U tablici je prikazana struktura obveza promatranih poduzeća. Ukupne obveze promatranih poduzeća u 2018. godini prelaze 4,29 mlrd. kn, a u 2014. godini su bile više od 8,16 mlrd. kn. Iz tablice je vidljivo kako dugoročne i kratkoročne obveze osciliraju kod

Infrastrukture i Carga, a kod Putničkog prijevoza se smanjuju. To je zato što dugoročne obveze variraju ovisno o novim kreditnim zaduženjima koja su usko povezana s dobivanjem potrebnih jamstava od strane države i zbog preuzimanja dugova od strane države.

Najviše iznose obveza ima Infrastruktura, razlog tome je konstanto ulaganje u razvoj i modernizaciju infrastrukture što zahtjeva ulaganje velikih financijskih sredstava. Najveći udio u dugoročnim obvezama zauzima odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja koji se u najvećem iznosu odnose na državne potpore za modernizaciju željeznica (15% dugoročnih obveza 2018. godine), projekte Europske unije (47% dugoročnih obveza 2018. godine) i bespovratna sredstva CEF (26% dugoročnih obveza 2018. godine).¹⁴⁸ U kratkoročnim obvezama najveći udio zauzimaju obveze prema dobavljačima, kreditne obveze i obveze prema Ministarstvu financija koje su u 2018. godini iznosile 49,8% kratkoročnih obveza.¹⁴⁹

Kod Putničkog prijevoza kratkoročne obveze su veće od dugoročnih za promatrano razdoblje. U kratkoročnim obvezama najveći udio zauzimaju, obveze prema dobavljačima, obveze po kreditima i odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja koji se u najvećoj vrijednosti odnosi na državne potpore za nabavku novih sredstava (73,49% kratkoročnih obveza).¹⁵⁰ Obveze Putničkog prijevoza se smanjuju kada država preuzima dugove temeljem danih jamstva, a povećavaju novim kreditima. Do smanjenja kratkoročnih obveza u promatranom razdoblju dolazi zbog smanjenja obveza prema povezanim poduzetnicima. Kod Putničkog prijevoza značajni su izvanbilančni zapisi čija je vrijednost u 2018. godini 2,27 mlrd. kn. Obveze za primljena jamstva iznose 27,1% izvanbilančnih zapisa, a obveze za dana jamstva 62,1% izvanbilančnih zapisa.

Kod Carga postoji oscilaciju u rastu i padu dugoročnih i kratkoročnih obveza te obveza ukupno. Razlog tome je sklapanje kratkoročnih kredita s domaćim bankama kada kratkoročne obveze rastu i sklapanje dugoročnih kredita kada dugoročne obveze rastu. Tako je najvažnija stavka dugoročnih obveza obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama koja

¹⁴⁸ HŽ Infrastruktura, 2018. Godišnji konsolidirani financijski izvještaj i Izvješće neovisnog revizora za 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/06/Godisnji-konsolidirani-financijski-izvjestaj-i-Izvjesce-neovisnog-revizora-za-2018.pdf>

¹⁴⁹ HŽ Infrastruktura, 2018. Godišnji konsolidirani financijski izvještaj i Izvješće neovisnog revizora za 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/06/Godisnji-konsolidirani-financijski-izvjestaj-i-Izvjesce-neovisnog-revizora-za-2018.pdf>

¹⁵⁰ HŽ Putnički prijevoz, 2018. Godišnji konsolidirani financijski izvještaji i Izvješće neovisnog revizora. Zagreb. HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Izvj%C5%A1%C4%87a/Godi%C5%A1nji%20konsolidirani%20financijski%20izvj%C5%A1taji%20i%20Izvj%C5%A1%C4%87e%20neovisnog%20revizora%20za%202018..pdf>

čini 100% dugoročnih obveza i 51% ukupnih obveza.¹⁵¹ Kod kratkoročnih obveza najveći udio zauzimaju obveze prema poduzetnicima unutar grupe čak 75% kratkoročnih obveza, obveze po kreditima zauzimaju 7% kratkoročnih obveza i obveze prema dobavljačima 8% kratkoročnih obveza.

6.2. Analiza financijskih pokazatelja

Analizom odabranih financijskih pokazatelja analizirat će se poslovna pozicija željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Na temelju analize financijskih pokazatelja bit će moguće donijeti zaključak o poslovnoj poziciji željezničkih poduzeća u vlasništvu države.

Tablica 12: Odabrani financijski pokazatelji za željeznička poduzeća u vlasništvu države u 2018. godini

Financijski pokazatelj za 2018.	Infrastruktura	Putnički prijevoz	Cargo
Koeficijent tekuće likvidnosti	0,58	0,26	0,64
Koeficijent ubrzane likvidnosti	0,47	0,20	0,53
Koeficijent trenutne likvidnosti	0,33	0,11	0,06
Koeficijent financijske stabilnosti	1,25	1,43	0,69
Koeficijent zaduženosti	0,19	0,57	0,51
Koeficijent obrta ukuopne imovine	0,11	0,44	0,36
Ekonomičnost ukupnog poslovanja	0,94	1,00	0,88
Ekonomičnost financiranja	1,00	0,70	2,20
Ekonomičnost poslovnih aktivnosti	0,94	1,00	0,95
Stopa povrata imovine (ROA)	-0,01	0,001	-0,05

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

U tablici su izračunati odabrani financijski pokazatelji za 2018. godinu za HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. Koeficijent tekuće likvidnosti je za sva promatrana poduzeća manji od 1 što je minimalno zadovoljavajuće, a njegova poželjna vrijednost je veća od 2 što znači da poduzeća nisu sposobna podmiriti svoje kratkoročne obveze kratkotrajnom imovinom i da poduzeća mogu ostati bez sredstava za podmirenje kratkoročnih obveza.¹⁵² Koeficijent ubrzane likvidnosti je za promatrana poduzeća manji od jedan što znači da nemaju dovoljno kratkoročnih sredstava da podmire dospjele obveze bez prodaje zaliha.¹⁵³

¹⁵¹ HŽ Cargo, 2018. Financijski izvještaj I-IV 2018. - Bilanca. Zagreb. HŽ Cargo. Dostupno na: <http://www.hzcargo.hr/upload/Bilanca%20I-VI%202018.pdf>

¹⁵² Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

¹⁵³ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

Koeficijent trenutne likvidnosti ukazuje na sposobnost društva za trenutačno podmirenje obveza stavljajući u omjer novac/ukupne kratkoročne obveze.¹⁵⁴ Iz izračunatih koeficijenata trenutna likvidnosti vidljivo je da ni jedno poduzeće nije trenutno likvidno i u stanju podmiriti svoje ukupne kratkoročne obveze novcem. Što je vrijednost koeficijenta financijske stabilnosti manja, to je likvidnosti i financijska stabilnost veća.¹⁵⁵ Koeficijent financijske stabilnosti je kod Infrastrukture i Putničkog prijevoza veći od 1 što znači da se dugotrajna imovina financira iz kratkoročnih obveza tj. da postoji deficit obrtnog kapitala.¹⁵⁶ Kod Carga koeficijent financijske stabilnosti iznosi 0,69 što ukazuje da se iz dijela dugoročnih izvora mora financirati kratkotrajna imovina i da je Cargo likvidniji i sa boljom financijskom stabilnosti od Infrastrukture i Putničkog prijevoza.¹⁵⁷ Vrijednost Koeficijenta zaduženosti trebala bi biti 50% ili manja taj uvjet zadovoljava samo Infrastruktura sa koeficijentom zaduženosti 0,19.¹⁵⁸ Što znači da je 19% imovine Infrastrukture nabavljeno zaduživanjem. Kod Putničkog prijevoza 57% imovine je nabavljeno zaduživanjem a kod Carga 51% imovine. Koeficijent obrtaja ukupne imovine pokazuje da u 2018. godini na jednu kunu ukupne imovine Infrastruktura ostvaruje 0,11, Putnički prijevoz 0,44, a Cargo 0,36 kuna prihoda. Ekonomičnost ukupnog poslovanja, ekonomičnost financiranja i ekonomičnost poslovnih aktivnosti ni kod jednog poduzeća ne prelaze 1 što znači da je njihova ekonomičnost poslovanja loša jer rashodi konstantno nadilaze prihode. Stopa povrata imovine je negativna kod Infrastrukture i Carga, a pozitivna s jako malom vrijednošću za Putnički prijevoz što ukazuje da iz jedne novčane jedinice imovine Infrastruktura i Cargo generiraju gubitak tj. nisu uspješni u stvaranju dobiti iz svoje imovine. Iz vrijednosti odabranih financijskih pokazatelja zaključuje se da trenutna poslovna pozicija poduzeća nije zadovoljavajuća jer su svi pokazatelji izvan referentnih granica.

6.3. Analiza poslovnih i financijskih planova

Infrastruktura i Putnički prijevoz kao poduzeća od strateškog interesa za državu su objavili svoje poslovne planove za razdoblje od 2020. do 2024. godine.

¹⁵⁴ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

¹⁵⁵ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

¹⁵⁶ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

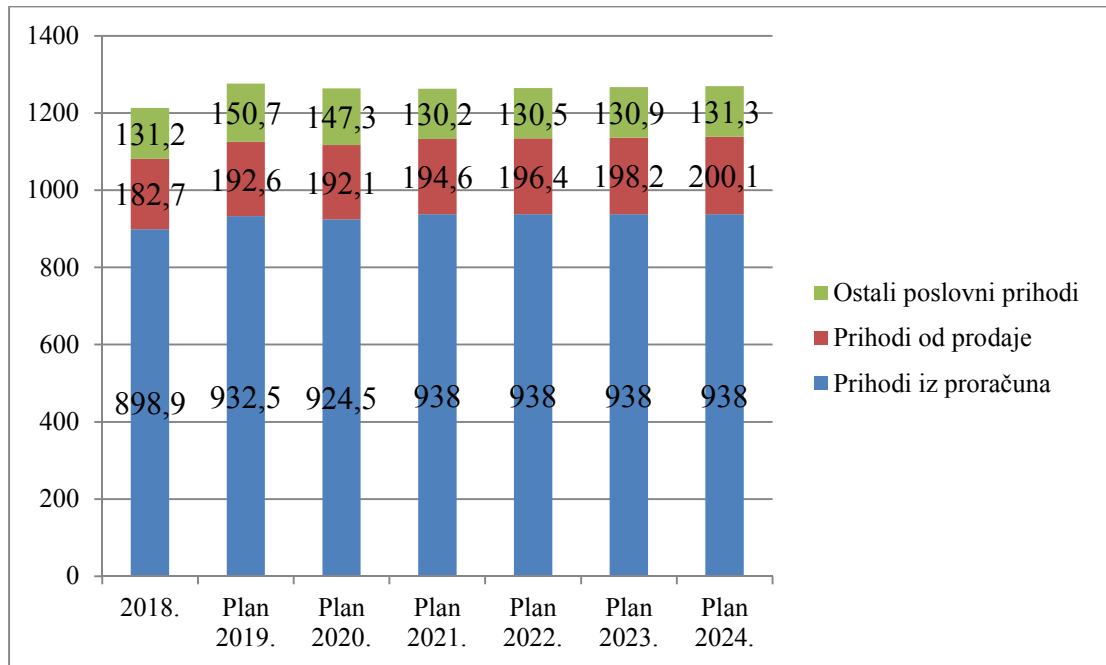
¹⁵⁷ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

¹⁵⁸ Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf

6.3.1. Analiza planova HŽ Infrastrukture

HŽ Infrastruktura je u svojem poslovnom planu za razdoblje od 2020. do 2024. godine objavila planirane prihode, planirane rashode te planiranu dobit/gubitak poslovanja.

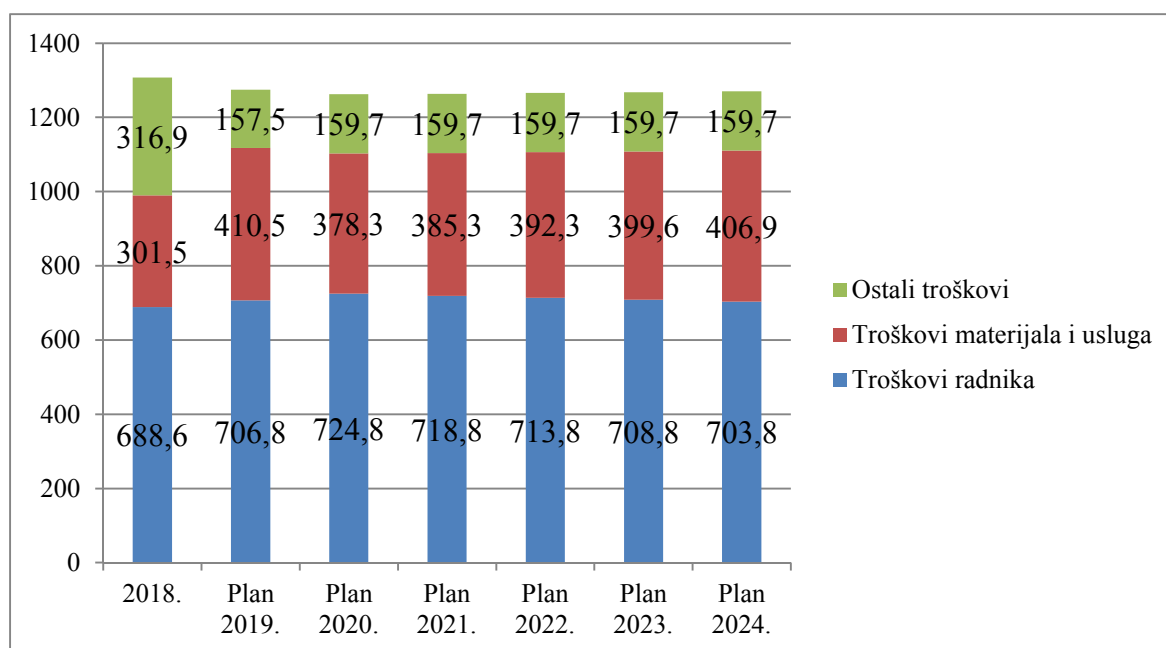
Graf 6: Plan poslovnih prihoda HŽ Infrastrukture od 2018. do 2024. godine (u mil. kn)



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

Graf 6 prikazuje plan poslovnih prihoda Infrastrukture od 2020. do 2024. godine i dalje će najveći udio u prihodima imati prihodi iz proračuna i to u udjelu od 73%. Ukupni planirani prihodi od 2020. do 2024. godine kreću se u iznosu oko 1,26 mlrd kn. U planiranim prihodima nema značajnijih promjena naspram već ostvarenih prihoda ranijih godina.

Graf 7: Plan poslovnih rashoda HŽ Infrastrukture od 2018. do 2024. godine (u mil. kn)



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

Graf 7 prikazuje planirane rashode HŽ Infrastrukture u razdoblju od 2020. do 2024. godine ukupni rashodi u planiranom razdoblju kreću se u prosjeku oko 1.286 milijuna kuna od kojih se na materijalne troškove odnosi oko 33% godišnje.¹⁵⁹ Troškovi radnika, uključujući i naknade po Kolektivnom ugovoru iznose oko 55% godišnje.¹⁶⁰ I dalje će trošak radnika predstavljati najveći udio poslovnih rashoda. Infrastruktura u donosu na 2019. godinu 2024. godine planira zapošljavati 511 radnika manje, ali to smanjenje broja radnika neće značajnije utjecati na smanjene rashoda za trošak radnika.

Tablica 13: Planirana dobit/gubitak HŽ Infrastrukture od 2020. do 2024. godine (u mlrd. kn)

	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Ukupni prihodi	1,27	1,26	1,27	1,27	1,27
Ukupni rashodi	1,27	1,26	1,27	1,27	1,27
Planirana dobit/gubitak	0	0	0	0	0

¹⁵⁹ HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

¹⁶⁰ HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

U tablici 13 prikazani su planirani ukupni prihodi i rashodi. Vidljivo je da Infrastruktura u svojem planu prikazuje poslovanje na nuli što je teško ostvarivo s obzirom na isti nastavak poslovanja kakav je bio i dosada. Planirana su ulaganja u ukupnom iznosu od 14.158,8 milijuna kuna, od čega su EU projekti 11.249,2 milijuna kuna tj. 79,5%.¹⁶¹ Od ukupno planiranih investicija 36,5% odnosi se na projekte obnove i modernizacije odnosno 63,5% na projekte izgradnje novih pruga i kolosijeka.¹⁶² Planirana ulaganja u razdoblju od 2020. godine do 2024. godine financirat će se korištenjem kredita Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) u iznosu od 268,1 milijuna kuna, kredita Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) u iznosu od 70,0 milijuna kuna i kredita OTP banke od 161,4 milijuna kuna.¹⁶³ Iako se u planu poslovanja planira uravnoteženje prihoda i rashoda te poslovanje bez gubitka to će biti teško ostvarivo jer Infrastruktura u svojim planiranim financijskim izvještajima nije napravila značajnije promjene kako bi promijenila strukturu svojih prihoda i povećala ih, te smanjila svoje rashode, najviše rashode za trošak radnika.¹⁶⁴

6.3.2. Analiza planova HŽ Putničkog prijevoza

HŽ Putnički prijevoz je u svojem planu poslovanja u razdoblju od 2020. do 2024. godine objavio skraćeni račun dobiti i gubitka svojih planova poslovanja. Uz plan poslovanja od strane HŽ Putničkog prijevoza plan poslovanja za HŽ Putnički prijevoz je izradila i Vlada Republike Hrvatske te u njemu prikazala planirane prihode, rashode te očekivanu dobit/gubitak za planirano razdoblje.

¹⁶¹ HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

¹⁶² HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

¹⁶³ HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

¹⁶⁴ HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf

Tablica 14: Skraćeni račun dobiti i gubitka budućih planova HŽ Putničkog prijevoza od 2019. do 2024. godine (u tis. kn)

	Procjena 2019.	Plan 2020.	Plan 2021.	Plan 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.
Ukupni prihod	831.737	860.855	855.889	871.205	858.546	864.409
Prihod od prodaje karata	250.240	257.708	258.837	266.572	270.715	276.578
Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	448.600	442.000	474.000	466.000	466.000	276.578
Ostali prihodi	132.897	161.147	123.052	138.633	121.831	121.831
Ukupni rashodi	830.657	860.779	855.509	843.964	853.283	857.364
Materijalni troškovi	125.537	136.303	137.534	135.282	136.700	138.009
Usluge	246.708	264.836	260.782	253.182	255.106	256.262
Troškovi radnika	279.147	278.056	277.333	275.800	273.527	271.254
Nematerijalni troškovi	9.007	11.526	10.000	9.000	9.650	9.839
Amortizacija	134.007	136.150	136.510	137,51	145.000	150.000
Ostali rashodi	36.251	33.908	33.350	33.190	33.300	32.000
Neto dobit	1.080	76	380	27.241	5.263	7.045

Izvor: HŽ Putnički prijevoz 2020. Srednjoročni plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na:

<http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/pp/Srednjoro%C4%8Dni%20plan%20%202020.-2024.pdf>

Tablica 15: Prikaz planiranog rezultata poslovanja Putničkog prijevoza od strane Vlade RH od 2020. do 2022. godine (u mlrd. kn)

Stupac1	Plan 2020.	Plan 2021.	Plan 2022.
Ukupni prihodi	1,99	2,84	2,55
Ukupni rashodi	2,85	3,44	2,88
Dobit/gubitak	-0,86	0,6	0,33

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka, dostupno na

<https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/2019/Listopad/187%20sjednica%20VRH/187%20-%203.2.10.pdf>

U tablici 14 prikazan je plan poslovanja Putničkog prijevoza izrađen od strane Putničkog prijevoza, a u tablici 15 je prikazan planirani rezultat poslovanja putničkog prijevoza od strane Vlade Republike Hrvatske. Planirani rezultati im se ne podudaraju, a oba su napravljena uzimajući u obzir planirani iznos proračuna države. Iz tablice 15 vidljivo je da ni kod Putničkog prometa neće biti značajnijih promjena i restrukturiranja u poslovanju poduzeća. I dalje će se najveći udio prihoda ostvarivati iz proračuna države i potpisanog

ugovora o pružanju javnih usluga. Kod rashoda najveća stavka će i dalje ostati troškovi radnika iako se u planiranom računu dobiti i gubitka taj trošak smanjuje s godinama i dalje smanjenje nije na razini na kakvoj bi trebalo biti da se te promjene značajnije osjete na rezultatu poslovanja.

Ni kod Infrastrukture ni kod Putničkog prijevoza se ne vide značajnije promjene u poslovanju koje bi utjecale na drastičnije promjene u strukturi prihoda i rashoda te poboljšale njihove rezultate poslovanja na kraju godina i učinile ih profitabilnim poduzećima koja mogu održavati svoja poslovanja samostalno iz vlastitih prihoda poslovanja.

Na temelju rezultata istraživanja i analize poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države zaključuje se kako željeznička poduzeća u vlasništvu države posluju s gubitkom i predstavljaju fiskalni rizik za Republiku Hrvatsku. Poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države temelji se na prihodima koji su ostvareni iz državnog proračuna što predstavlja veliki fiskalni rizik za državu jer velike količine proračunskih sredstava odlaze za financiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu države. Dio poslovanja koji se ne financira proračunskim sredstvima financira se dobivenim sredstvima iz fondova Europske unije te uzetim kreditima i zaduženjima na stranim tržištima. Dodatni fiskalni rizik za državu čine dana jamstva željezničkim poduzećima u vlasništvu države koja u većini slučajeva država na kraju mora isplatiti kako bi spasila i održala poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države jer željeznička poduzeća u vlasništvu države nemaju dovoljna financijska sredstva za podmirivanje dospjelih obveza, pa su tako svi dugoročni krediti novijeg datuma pod jamstvom Republike Hrvatske. Osim što država jamči pri dugoročnom zaduživanju, država podmiruje i obveze koje željeznička poduzeća u vlasništvu države imaju i između sebe kao povezani poduzetnici kako bi održala njihovo poslovanje i spasila željeznička poduzeća u vlasništvu države od propasti. Zaključuje se da željeznička poduzeća u vlasništvu države predstavljaju financijski teret i fiskalni rizik za državu i njen proračun kao državna poduzeća koja drže monopol na nacionalnom tržištu i ne mogu se financirati samostalno od rezultata svojega poslovanja. Isto tako zaključuje se po donesenim planovima poslovanja za sljedeće godine da se nikakve značajnije promjene u poslovanju ne planiraju, osim dodatnih zaduženja kako bi se modernizirala infrastruktura, kako bi se poboljšalo poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države te će i dalje predstavljati fiskalni rizik za državu. Zaključuje se da poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države na ovaj način nije dugo održivo.

ZAKLJUČAK

Europska unija ulaže velike iznose sredstava za unaprjeđenje, modernizaciju, liberalizaciju i razvoj željezničkog prometa u Europi kako bi željeznica postala jedan od najzastupljenijih oblika prometa u Europskoj uniji i poboljšala integraciju između zemalja članica. Europska unija je tijekom godina regulacijom pokušala utjecati na usmjerenje i razvoj željezničkog prometa u Europskoj uniji. Unatoč brojnim naporima na Europskom tržištu još uvijek postoji monopol javnih pružatelja usluga na nacionalnim tržištima željeznica u većini zemalja Europske unije. Takva situacija na tržištu dovodi do otežanog razvoja, modernizacije, inovacija i razvoja usluga u željezničkom prometu.

Kako bi unaprijedila svoje željeznice Hrvatska je započela proces restrukturiranja 2001. godine, a značajnije promjene su se počele dešavati od 2006. godine nadalje. Unatoč brojnim promjenama i razdvajanjem željezničkih poduzeća u vlasništvu države na tri neovisna poduzeća: HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički promet i HŽ Cargo pri čemu su HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz proglašeni poduzećima od strateškog interesa za državu, a HŽ Cargo poduzećem od posebnog interesa koje se ne financira sredstvima državnog proračuna, restrukturiranje nije uspješno provedeno jer se do danas nisu ispunili zadani ciljevi poslovanja.

Željeznička poduzeća u vlasništvu države kao jedina poduzeća koja drže monopol na tržištu željeznica u Republici Hrvatskoj ne ostvaruju prihode poslovanja dovoljno velike kako bi poslovala s profitom i bila u mogućnosti pokriti svoje troškove poslovanja. Pa se željeznička poduzeća u vlasništvu države financiraju iz državnog proračuna, fondovima Europske unije i kreditima. Tako su svi dugoročni krediti garantirani jamstvima Republike Hrvatske. Željeznička poduzeća u vlasništvu države svojim poslovanjem predstavljaju fiskalni rizik za Hrvatsku jer svaku poslovnu godinu zaključuju s gubitkom. Država troši velike iznose proračunskih sredstava za održavanje poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države i za podmirivanje njihovih dugova temeljem izdanih jamstava.

Ukupna imovina željezničkih poduzeća u vlasništvu države prelazi 16 mlrd kn, a ukupne obveze su oko 4,29 mlrd. kn u 2018. godini. Željeznička poduzeća u vlasništvu države nisu stabilna, likvidna ni ekonomična i njihova poslovna pozicija nije zadovoljavajuća jer su svi financijski pokazatelji izvan referentnih granica. U planu poslovanja od 2020. do 2024. godine planira se uravnoteženje prihoda i rashoda te poslovanje bez gubitka. No nisu se

napravile značajnije promjene kako bi se to postiglo i kako većinu prihoda ne bi činili prihodi iz državnog proračuna i sredstva Europske unije i kako bi se smanjili rashodi ponajprije troškovi radne snage.

Značajnije restrukturiranje željeznice se nije dogodilo, a infrastruktura je u lošem stanju što onemogućuje daljnji napredak bez velikih investicija. Produktivnost rada je niska, troškovi poslovanja su visoki, a realizacija projekata sporo napreduje. Ovakav nastavak poslovanja željezničkih poduzeća u vlasništvu države neće još dugo biti održiv i morati će se napraviti temeljne promjene u njihovom poslovanju.

POPIS LITERATURE

1. Abramović B. 2019. Izazovi željeznice u Hrvatskoj. Udruga obnova. (online) Dostupno na: <https://www.obnova.com.hr/radovi/autori/126-izazovi-zeljeznice-u-hrvatskoj>
2. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, 2013. Rješenje. Zagreb. Dostupno na: <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/UPI-430-012013-02011.pdf>
3. Bajo A., Primorac M. 2017. Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Fiscus (online). Br 4. Dostupno na: <https://www.ijf.hr/upload/files/4.pdf>
4. Bajo A., Primorac M. 2011. Državna jamstva i javni dug Republike Hrvatske. Zagreb. Institut za javne financije Zagreb i Ekonomski fakultet Zagreb. Dostupno na: <https://bib.irb.hr/datoteka/561420.bajo-primorac.pdf>
5. Coito E., 2020. Željeznički prijevoz. Informativni članci o Europskoj uniji. Europski parlament. Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/130/zeljeznicki-prijevoz>
6. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske (2010). Pojmovnik za statistiku prometa. Zagreb: Državni zavod za statistiku, četvrto izdanje, str. 11-30. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/promet_pojmovnik.pdf
7. DZS, 2019. Transport i komunikacije – Željeznički prijevoz. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%2001%20%C5%BEeljezni%C4%8Dki%20prijevoz.xlsx
8. DZS, 2018. Statistički ljetopis Republike Hrvatske. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf
9. DZS, 2017. Transport i komunikacije – Željeznički prijevoz. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%2001%20%C5%BEeljezni%C4%8Dki%20prijevoz.xlsx
10. Europska unija. 2020. Europsko vijeće. Dostupno na: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-council_hr
11. Europska komisija. 2019. Izvješće komisije Europskom parlamentu i vijeću. Šesto izvješće o praćenju razvoja željezničkog tržišta. Bruxelles. Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/HR/COM-2019-51-F1-HR-MAIN-PART-1.PDF>
12. Europska komisija. Tematski informativni članak o Europskom semestru. Promet. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester-thematic-factsheet-transport_hr.pdf
13. Europski revizorski sud, 2018. Europska mreža željeznica velikih brzina nije stvarnost, već nedjelotvoran sustav nepovezanih dionica. Br. 19/2018. Dostupno na: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/hr/>
14. Europski revizorski sud, 2016. Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravom putu. Tematsko izvješće br.08. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf
15. Europski strukturni i investicijski fondovi, 2019. Natječaji – Poziv za sufinanciranje Obnove voznog parka HŽ putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/natjecaji/poziv-za-sufinanciranje-obnove-voznog->

- [parka-hz-putnickog-prijevoza-novim-elektromotornim-vlakovima/](#)
16. Europska unija. 2019. Agencija Europske unije za željeznice. (online). Dostupno na: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/era_hr
 17. Europska unija. 2020. Prijevoz robe, putnika i prtljage željeznicom. Dostupno na: https://eu.pravo.hr/_download/repository/Prijevoz_zeljeznicom_predavanje_2020.pdf
 18. Eurostat 2020. Data: Goods transporterd. Dostupno na: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_total&lang=en
 19. Eurostat 2020. Data Railway transport - length of tracks. Dostupno na: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_if_tracks&lang=en
 20. Eurostat. 2020. Data - Passangers transported. Dostupno na: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_pa_total&lang=en
 21. Financijska analiza. Financijski pokazatelji. Dostupno na: http://www.efos.unios.hr/financiranje-poduzetnickog-pothvata/wp-content/uploads/sites/224/2013/04/8_financijski-pokazatelji.pdf
 22. Galić A., Primorac M. 2017. Financije na prekretnici - imamo li snage za iskorak?. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske. Zagreb. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci. Dostupno na https://bib.irb.hr/datoteka/902491.02_Financije_na_prekretnici-imamo_li_snage_za_iskorak.pdf
 23. HAKOM, 2009. Željeznički propisi. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti. Dostupno na: <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=3701>
 24. HŽ Cargo, 2018. Dostupno na: http://www.hzcargo.hr/osnovni_podaci.php
 25. HŽ Cargo, 2019. Račun dobiti i gubitka. HŽ Cargo. Dostupno na: <http://www.hzcargo.hr/upload/RDG%20I-VI%202019..pdf>
 26. HŽ Cargo, 2018. Financijski izvještaj I-IV 2018. - Bilanca. Zagreb. HŽ Cargo. Dostupno na: <http://www.hzcargo.hr/upload/Bilanca%20I-VI%202018.pdf>
 27. HŽ Cargo, 2018. Financijski izvještaj I-IV 2018. – RDG. Zagreb. HŽ Cargo. Dostupno na: <http://www.hzcargo.hr/upload/RDG%20I-VI%202018..pdf>
 28. HŽ Infrastruktura, 2018. Godišnji konsolidirani financijski izvještaj i Izvješće neovisnog revizora za 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/06/Godisnji-konsolidirani-financijski-izvjestaj-i-Izvjescje-neovisnog-revizora-za-2018.pdf>
 29. HŽ Infrastruktura ,2018. Izvješće o održivosti 2018. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Izvjescje-o-odrzivosti-2018.pdf>
 30. HŽ Infrastruktura, 2020. Modernizacija EU sredstvima. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/odrzavanje-i-modernizacija/eu-projekti/>
 31. HŽ Infrastruktura, 2019. Plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Infrastruktura. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/02/PLAN-POSLOVANJA-2020-2024_internet.pdf
 32. HŽ Putnički prijevoz, 2018. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/drustva-u-vlasnistvu?m=752&mp=324&r=294>
 33. HŽ Putnički prijevoz 2018. Izvješće o održivosti za 2018. Zagreb HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Izvje%C5%A1%C4%87a/Izve%C5%A1%C4%87e%20o%20odr%C5%BEivosti%20za%202018.%20godinu.pdf>
 34. HŽ Putnički prijevoz 2018. Godišnji konsolidirani financijski izvještaji i Izvješće neovisnog revizora. Zagreb. HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na:

- <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Izvje%C5%A1%C4%87a/Godi%C5%A1nji%20konsolidirani%20financijski%20izvje%C5%A1taji%20i%20Izvje%C5%A1%C4%87e%20neovisnog%20revizora%20za%202018..pdf>
35. HŽ Putnički prijevoz 2020. Srednjoročni plan poslovanja 2020.-2024. Zagreb. HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/pp/Srednjoro%C4%8Dni%20plan%20%202020.-2024.pdf>
 36. HŽ Putnički prijevoz, 2018. Potpisan 10-godišnji PSO. Zagreb: HŽ Putnički prijevoz. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/potpisan-10-godisnji-psy?p=578>
 37. Janječić M. 2018. Što učiniti sa željeznicom u Hrvatskoj?, Financijski klub. Dostupno na: <http://finance.hr/sto-uciniti-sa-zeljeznicom-u-hrvatskoj/>
 38. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. 2018. Portal Hrvatske tehničke baštine. Hrvatska tehnička enciklopedija. (online). Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznica/>
 39. Ministarstvo financija. 2020. Godišnja izvješća o državnim potporama. (online). Dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/koncesije-i-drzavne-potpore/drzavne-potpore/godisnja-izvjesca-o-drzavnim-potporama/464>
 40. Ministarstvo financija. 2020. Državna jamstva. Dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/javni-dug/drzavna-jamstva/197>
 41. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Agencija u željezničkom sustavu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/agencija-u-zeljeznicom-sustavu/13824>
 42. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020.
 43. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Potpisani ugovori o kreditima Svjetske banke za HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura-166/vijesti/potpisani-ugovori-o-kreditima-svjetske-banke-za-hz-infrastrukturu-hz-putnicki-prijevoz-i-hz-cargo/17676>
 44. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020. Vlada RH: Donesena Odluka o davanju suglasnosti društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. za kreditno zaduženje u iznosu od 300.000.000,00 kuna kod HBOR-a, radi financiranja obnove željezničke infrastrukture. (online) dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vlada-rh-donesena-odluka-o-davanju-suglasnosti-drustvu-hz-infrastruktura-d-o-o-za-kreditno-zaduzenje-u-iznosu-od-300-000-000-00-kuna-kod-hbor-a-radi-financiranja-obnove-zeljeznicke-infrastrukture/22189>
 45. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Program restrukturiranja društva HŽ Cargo d.o.o. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/3.PREZENTACIJA%20-%20PROGRAM%20RESTRUKTURIRANJA%5b1%5d%20Cargo.pdf>
 46. Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Organizacijsko restrukturiranje Hrvatskih željeznica– Novi sustav za novu kvalitetu. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2006/060904-hz-press.pdf>
 47. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. 2020. Željeznički promet. (online). Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129>
 48. Narodne novine, 2019. Zakon o željeznici: Odluka o proglašenju zakona o željeznici, Zagreb: Narodne novine d.d. NN 32/2019., izd. 642, str. 1-30. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_03_32_642.html
 49. OECD 2018. Data: Passenger transport. Dostupno na: <https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm#indicator-chart>
 50. OECD 2018. Data: Container transport. Dostupno na:

- <https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart>
51. OECD 2018. Data: Infrastructure investment Dostupno na: <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm#indicator-chart>
 52. OECD 2018. Data: Infrastructure maintenance <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm#indicator-chart>
 53. Primorac M., Galić A., 2017. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske u: Blažić H., Dimitrić M., Pečarić M., (ur.) Financije na prekretnici: Imamo li snage za iskorak? Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
 54. Republika Hrvatska Ministarstvo financija, Državna jamstva, dostupno na: <https://mfin.gov.hr/istaknute-teme/javni-dug/drzavna-jamstva/197>
 55. Službeni list Europske unije. 2010. Uredba (EU) 913/2010 Europskog parlamenta i vijeća. Sv. 004. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010R0913&from=HR>
 56. Stotinu i pedeset godina željeznice u Hrvatskoj. (Online) Dostupno na: <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/povijest-prve-pruge.pdf>
 57. The world bank 2015. Sustainable Croatian Railways in Europe. Dostupno na: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P147499>
 58. Tomašević T., et al. Analiza upravljanja željezničkim uslugama u Hrvatskoj uz komparativni pregled zemalja EU. Institut za političku ekologiju. Dostupno na: http://ipe.hr/wp-content/uploads/2020/07/IPE_Nas%CC%8Ce_Z%CC%8Celjeznice_WEB.pdf
 59. Vlada Republike Hrvatske, 2019. Prijedlog financijskog plana HŽ Infrastrukture za 2020. Godinu i projekcija plana za 2021. I 2022. Godinu. Zagreb: Vlada Republike Hrvatske. Dostupno na: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/2019/Listopad/187%20sjednica%20VRH/187%20-%203.2.10.pdf>
 60. Žabec K. 2019. HŽ Cargo otpustio 100 radnika pa ostatku povećao plaće, dobit će dodatke od 200 ili 400 kn. novac.hr. Dostupno na: <https://novac.jutarnji.hr/makro-mikro/hz-cargo-otpustio-100-radnika-pa-ostatku-povecao-place-dobit-ce-dodatke-od-200-ili-400-kn/9598966/>

POPIS SLIKA

Slika 1: Mreža pruga u Hrvatskoj

POPIS TABLICA

Tablica 1: Primjeri i ciljevi dobrih praksa u javnom željezničkom prijevozu

Tablica 2: Privatni pružatelji usluga u sektoru željeznice Velike Britanije nasuprot javnim pružateljima usluga u sektoru željeznica Republike Hrvatske

Tablica 3: Kronološki prikaz izgradnje željezničkih pruga na teritoriju Republike Hrvatske

Tablica 4: Lokomotive i vagoni u željezničkom prijevozu Republike Hrvatske

Tablica 5: Državne subvencije željezničkim poduzećima u vlasništvu države od 2014. do 2018. godine (u mil. kn)

Tablica 6: Državna jamstva izdana željezničkim poduzećima u vlasništvu države od 2015. do 2019. godine (u mil. kn)

Tablica 7: Prihodi i rashodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

Tablica 8: Rashodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

Tablica 9: Prihodi željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

Tablica 10: Struktura imovine željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

Tablica 11: Struktura obveza željezničkih poduzeća u vlasništvu države od 2014. do 2019. godine (u mlrd. kn)

Tablica 12: Odabrani financijski pokazatelji za željeznička poduzeća u vlasništvu države u 2018. godini

Tablica 13: Planirana dobit/gubitak HŽ Infrastrukture od 2020. do 2024. godine (u mlrd. kn)

Tablica 14: Skraćeni račun dobiti i gubitka budućih planova HŽ Putničkog prijevoza od 2019. do 2024. godine (u tis. kn)

Tablica 15: Prikaz planiranog rezultata poslovanja Putničkog prijevoza od strane Vlade RH od 2020. do 2022. godine (u mlrd. kn)

POPIS GRAFOVA

Graf 1: Investicije pojedinih Europskih zemalja u razvoj vlastite nacionalne željeznice u 2018. godini (u mlrd. eura)

Graf 2: Ulaganja odabranih europskih zemalja u održavanje postojeće infrastrukture nacionalne željeznice u 2018. godini (u mlrd. eura)

Graf 3: Gustoća nacionalnih željezničkih mreža odabranih članica Europske unije od 2014. do 2018. godine (u tis. km)

Graf 4: Količina željezničkog prijevoza putnika po odabranim zemljama Europske unije od 2015. do 2019. godine (u mil. putničkih km)

Graf 5: Teretni prijevoz u odabranim zemljama Europske unije od 2015. do 2019. godine (u tis. tona)

Graf 6: Plan poslovnih prihoda HŽ Infrastrukture od 2018. do 2024. godine (u mil. kn)

Graf 7: Plan poslovnih rashoda HŽ Infrastrukture od 2018. do 2024. godine (u mil. kn)

ŽIVOTOPIS

Osobni podaci:

Ime i prezime: Martina Tomeković Benko

Datum rođenja: 13.10.1993.

Mjesto rođenja: Zagreb

Obrazovanje:

2018- danas: Ekonomski fakultet Zagreb, Diplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije, smjer Financije

2013. – 2018.: Ekonomski fakultet Zagreb, Preddiplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije (sveučilišna prvostupnica ekonomije, univ. Bacc. Oec.)

2008. – 2012.: Opća gimnazija Čazma

2000. – 2008.: Osnovna škola Čazma

Radno iskustvo:

Listopad 2018. – ožujak 2019.: Orbico beauty d.o.o., asistent u logistici

Poznavanje jezika:

Hrvatski jezik - materinski jezik

Engleski jezik – aktivno u govoru i pismu

Osobne vještine:

Vozačka dozvola B kategorije

Vješto korištenje MS Office

Vješto korištenje Excela