



SREDNJOROČNI PLAN 2022.–2026.GODINA

prosinac 2021.

Sadržaj

PROFIL.....	2
DJELATNOSTI.....	3
ORGANIZACIJSKE VRIJEDNOSTI.....	3
ORGANIZACIJSKA STRUKTURA	3
I ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA	5
1. MAKROEKOMSKA KRETANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	5
2. TRŽIŠTE I KONKURENTNOST HŽPP-a	6
2.1. Analiza konkurencije	6
2.2. Vrijeme putovanja	8
2.3. Cijene prijevoza	8
2.3.1. Cijene prijevoza u unutarnjem prijevozu (vlak i autobus)	8
2.3.2. Odnosi cijena u međunarodnom prijevozu putnika	9
2.4. Osvrt Svjetske banke na stanje HŽPP-a	9
3. REGULATORNI OKVIR.....	10
4. OSTVARENJE PRODAJE	11
II PLANSKI CILJEVI I ZADACI	13
1. STRATEŠKI CILJEVI.....	13
2. OPERATIVNI CILJEVI	13
2.1. Plan aktivnosti za ostvarenje operativnih ciljeva.....	13
2.2. Nadogradnja sustava prodaje i rezervacija.....	14
2.3. Vozni red	14
2.4. Dugoročni ugovori s nadležnim ministarstvom i regionalnim/lokalnim samoupravama	15
2.5. Razvoj integriranog sustava prijevoza	15
2.6. Zakup prostora za oglašavanje u/na garniturama i vagonima HŽPP-a.....	16
2.7. Promotivne aktivnosti.....	16
3. PLAN PRODAJE.....	16
4. PRIJEVOZNI KAPACITETI.....	17
5. LJUDSKI RESURSI	19
6. FINANCIJSKO POSLOVANJE	20
6.1. Račun dobiti i gubitka 2022.–2026.	20
6.2. Bilanca 2021. – 2026.	22
6.3. Tijek novca 2021. – 2026.	23
6.4. Poslovni rizici	24
7. PROGRAMI I PROJEKTI INVESTICIJA.....	24
7.1. Ulaganja u objekte u funkciji HŽPP-a	25
7.2. Informatizacija sustava	25
8. SWOT ANALIZA	27
Popis tablica.....	30
Popis slika.....	31

PROFIL

Naziv: HŽ Putnički prijevoz društvo s ograničenom odgovornošću za prijevoz putnika

Sjedište: Zagreb, Strojarska cesta 11

Osnivač i jedini član: Republika Hrvatska

Temeljni kapital: 872.367.300,00 kn

UPRAVA

- mr. sc. Željko Ukić, dipl. ing., Uprava-direktor

NADZORNI ODBOR

- Irena Gerovac Zrnčić, predsjednica
- mr. sc. Zdeslav Milas, član

SKUPŠTINA DRUŠTVA: ministar mora, prometa i infrastrukture

OVISNA DRUŠTVA

Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. (100 %-tni udio)

Sjedište: Zagreb, Strojarska cesta 13

Telefon: +385 1 5808 150

Telefaks: +385 1 5808 195

E-mail: info@tszv.hr

Web: www.tszv.hr

Ovisna društva nad kojima HŽPP nema kontrolu:

Proizvodnja-regeneracija d.o.o. u stečaju (77 %-tni udio); u stečaju od 7. veljače 2014.

Sjedište: Zagreb, Planinska 11A

Telefon: +385 1 2441 273, +385 1 3783 340

Telefaks: +385 1 3782 934

E-mail: proreg@proreg.hr

DJELATNOSTI

- obavljanje javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu
- masovni prijevoz putnika u većim hrvatskim aglomeracijama te kvalitetnija integracija željezničkog sustava u sustave lokalnog prometa, uz uvođenje integriranog prijevoza u cilju ostvarivanja kvalitetnih veza sa sredstvima drugih vidova prometa
- povezivanje unutar i između središta funkcionalnih regija, uz uvođenje dodatnih usluga u skladu s potražnjom korisnika u pojedinom segmentu
- sezonsko povezivanje regionalnih središta u unutrašnjosti s obalnim turističkim gradovima, uz ostvarivanje kvalitetnih veza sa sredstvima drugih vidova prometa
- povezivanje Hrvatske s metropolama susjednih zemalja i središtima zemalja srednje i zapadne Europe

ORGANIZACIJSKE VRIJEDNOSTI

MISIJA

Prijevoz putnika pružanjem kvalitetne i pouzdane te ekonomski i ekološki prihvatljive usluge u gradsko-prigradskom, lokalnom, regionalnom i međunarodnom daljinskom prijevozu

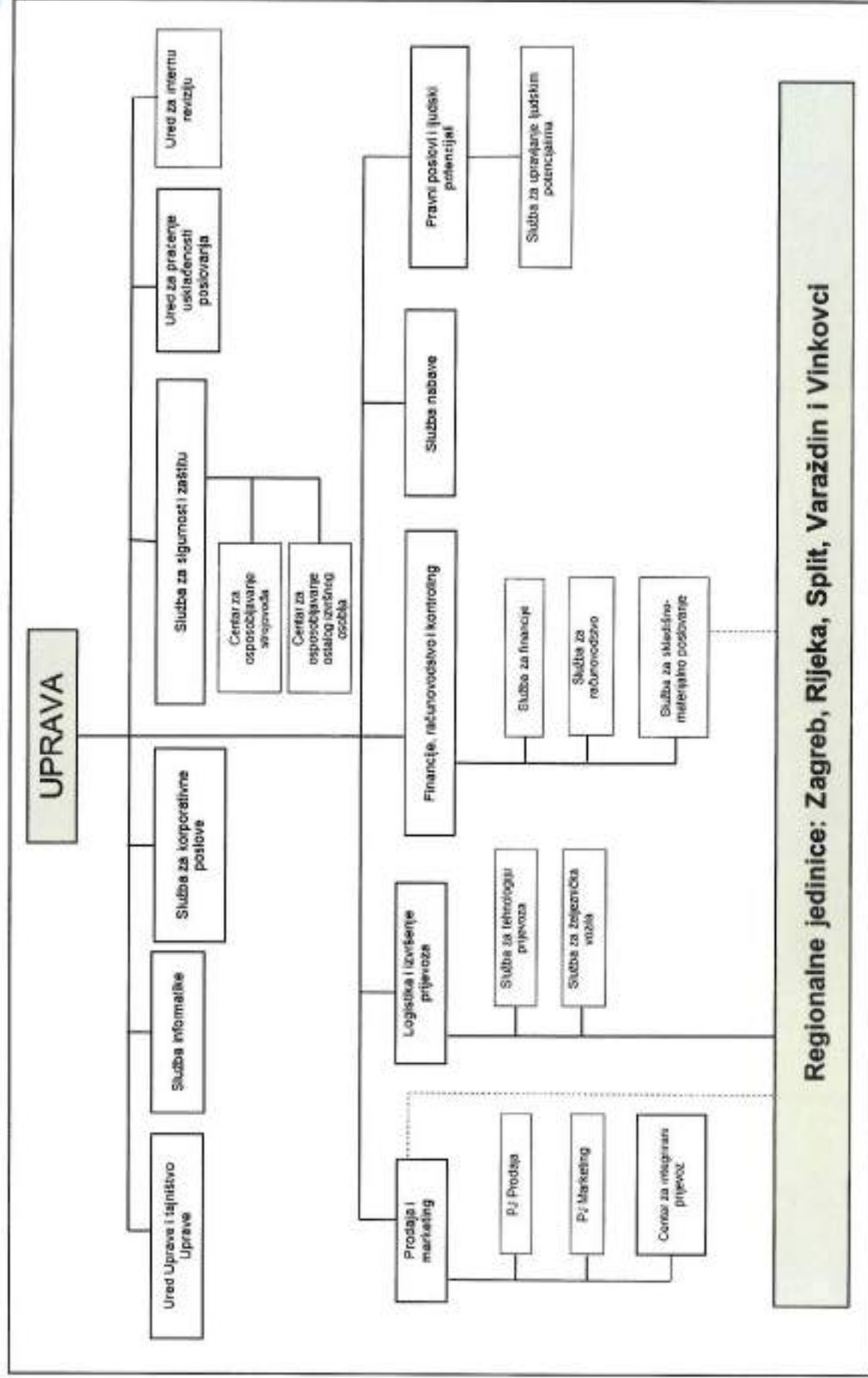
VIZIJA

Postati vodeće prijevozničko poduzeće u Hrvatskoj usmjereno na masovan i kvalitetan prijevoz putnika u skladu s tržišnim načelima zadovoljstvo korisnika prijevozne usluge i radnika

ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Pravilnik o organizaciji društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (SV 9/15) primjenjuje se od 1. kolovoza 2015., nakon čega je uslijedilo 12 pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o organizaciji društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (SV 2/2016, 8/2016, 18/2016, 21/2016, 7/2017, 22/2017, 29/2017, 3/2018, 13/2019, 8/2020, 9/2021 i 14/2021).

Na temelju Pravilnika i njegovih izmjena organizacijske jedinice podijeljene su na poslovna i upravna područja. Poslovna područja su Prodaja i marketing te Logistika i izvršenje prijevoza, a upravna područja Ured Uprave i tajništvo Uprave, Služba informatike, Služba za korporativne poslove, Služba za sigurnost i zaštitu, Ured za praćenje usklađenosti poslovanja, Ured za internu reviziju, Financije, računovodstvo i kontroling, Služba nabave te Pravni poslovi i ljudski potencijali. Također, Pravilnikom su ustrojene regionalne jedinice Zagreb, Varaždin, Vinkovci, Split i Rijeka.



Regionalne jedinice: Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin i Vinkovci

I ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

1. MAKROEKOMSKA KRETANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U tablici 1. prikazani su makroekonomski pokazatelji u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2011. — 2022.

Tablica 1. Makroekonomski pokazatelji u RH za razdoblje 2011. – 2022.

Svodna tablica projiciranih makroekonomskih veličina	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Nacionalni računi (realne stope promjene, u %)												
BDP	-0,2	-2,4	-0,4	-0,3	2,4	3,5	3,4	2,6	2,9	-8,0	6,8	4,4
Osobna potrošnja	1,0	-2,4	-1,6	-2,5	0,2	3,1	3,2	3,3	3,6	-6,4	6,3	2,9
Državna potrošnja	0,5	-1,2	-0,1	1,6	-1,6	0,5	2,2	2,3	3,4	3,4	1,9	2,3
Investicije u fiksni kapital	-2,7	-3,3	1,4	-2,8	3,8	6,5	5,1	6,5	7,1	-2,9	8,4	6,9
Izvoz roba i usluga	2,3	-1,5	2,5	7,4	10,3	7,0	6,8	3,7	6,8	-25,0	15,0	11,0
Uvoz roba i usluga	2,5	-2,4	3,2	3,5	9,4	6,5	8,4	7,5	6,3	-13,8	12,8	9,5
Tržište rada												
Broj zaposlenih (prosječna stopa promjene, u %)	-1,1	-1,2	-1,5	-2,0	0,7	1,9	1,9	2,3	2,3	-1,2	1,6	1,2
Stopa nezaposlenosti (administrativna)	17,8	18,9	20,2	19,6	17,0	14,4	11,6	9,2	7,6	8,9	8,2	7,5
Stopa nezaposlenosti (anketna)	13,7	15,9	17,2	17,3	16,2	13,1	11,2	8,4	6,6	7,5	6,9	6,3
Cijene												
Indeks potrošačkih cijena (prosječna stopa promjene, %)	2,3	3,4	2,2	-0,2	-0,5	-1,1	1,1	1,5	0,8	0,1	1,7	1,5
Indeks potrošačkih cijena (stopa promjene na kraju razdoblja, %)	2,1	4,7	0,3	-0,5	-0,6	0,2	1,2	0,8	1,4	-0,7	2,5	1,3
Vanjski sektor												
Tekući račun platne bilance (u % BDP-a)	-1,7	-1,8	-1,1	0,3	3,3	2,2	3,5	1,8	3,0	-0,4	-0,1	-0,9
Tekući i kapitalni račun platne bilance (u % BDP-a)	-1,6	-1,5	-0,9	0,7	4,0	3,6	4,4	3,1	4,7	1,5	2,7	2,9
Bruto inozemni dug (u % BDP-a)	109,4	108,2	110,0	113,0	108,3	95,5	55,4	51,9	74,2	81,3	76,0	69,0
Monetarna kretanja (stope promjene, u %)												
Ukupna likvidna sredstva - M4	5,6	3,6	4,0	3,2	5,2	4,7	2,1	5,5	2,9	0,3	4,9	5,4
Ukupna likvidna sredstva - M4 ^a	4,4	3,5	3,8	2,4	4,6	5,3	3,2	6,1	3,5	0,1	4,9	5,4
Plasmani kreditnih institucija privatnom sektoru	4,8	-5,9	-0,5	-1,6	-3,0	-3,7	-1,2	2,0	2,8	3,9	2,9	3,4
Plasmani kreditnih institucija privatnom sektoru ^a	3,5	-1,2	0,8	-1,5	-2,3	1,1	2,9	4,4	4,2	3,9	3,4	3,5
Plasmani kreditnih institucija poduzećima ^a	7,6	-1,5	1,8	-3,7	-3,0	3,2	2,5	1,9	0,4	5,6	2,3	3,9
Plasmani kreditnih institucija stanovništvu ^a	-0,7	-1,1	-1,2	-0,7	-1,8	0,5	4,0	6,2	7,4	2,1	3,7	3,8

^a Stope promjene izračunate su na osnovi podataka o transakcijama (vidi Dodatak 1. Uvođena postavka o transakcijama u analizu monetarnih kretanja u Biljezi HNB-a str. 221). Izvor: DGS, MF, HNB

Izvor: www.hnb.hr

Iako se trenutačno provodi cijepljenje stanovništva, razvoj epidemije covida-19 i njezin utjecaj na gospodarska kretanja i dalje nisu izvjesni. Promatrano na godišnjoj razini, gospodarska aktivnost bila je za 0,7 % niža u usporedbi s prvim tromjesečjem prethodne godine kao rezultat manjeg izvoza usluga te osobne potrošnje, dok su investicije i robni izvoz bili veći nego u istom razdoblju prošle godine. Smanjio se i uvoz robe, a uvoz usluga se povećao. S druge strane, ocjenjuje se da je u drugom tromjesečju gospodarska aktivnost vrlo blago porasla u odnosu na početak godine, što će se zbog baznog učinka snažnog pada BDP-a u istom razdoblju prošle godine pokazati kao dvoznamenkasta stopa rasta realnog BDP-a na godišnjoj razini.

Očekuje se da će u 2021. realni BDP porasti za 6,8 %. Takva prognoza temelji se na očekivanju snažnog oporavka turističke potražnje nakon prošlogodišnjeg pada uzrokovanog epidemijom covida-19, kao i oporavka sastavnica domaće potražnje. Gospodarskom rastu najviše bi mogao pridonijeti rast osobne potrošnje te rast zaposlenosti i plaća, što će imati pozitivan utjecaj na poboljšavanje potrošačkog optimizma i snažnije zaduživanje stanovništva, dok bi investicijsku aktivnost osobito mogao potaknuti početak obnove na potresom pogođenim područjima. Realni BDP će se i u 2022. nastaviti povećavati, ali nižom stopom

(4,4 %) zbog iščezavanja baznog učinka snažnog pada gospodarske aktivnosti sredinom 2020. godine. Kao glavni negativan rizik nameće se neizvjesnost daljnjeg razvoja epidemije, kao i njezina utjecaja na gospodarska kretanja.

Zaposlenost se relativno blago smanjila u 2020. u odnosu na snažan pad gospodarske aktivnosti, što je rezultat poduzetih mjera Vlade RH za očuvanje radnih mjesta. Zbog toga se u 2021. i 2022. očekuje tek blagi rast zaposlenosti. Sukladno projekcijama Hrvatske narodne banke anketna nezaposlenost mogla bi se sniziti na 6,9 % radne snage u 2021. te 6,3 % radne snage u 2022. godini. Nadalje, očekuje se ubrzavanje prosječne godišnje inflacije potrošačkih cijena na 1,7 % u 2021. u odnosu na 0,1% u 2020. godini. Projekcije za 2022. ukazuju na blago usporavanje te će prosječna godišnja inflacija potrošačkih cijena iznositi 1,5 %. Kao glavna komponenta ubrzavanja inflacije naglašava se snažno povećanje cijena energije, pri čemu bi se njihov doprinos ukupnoj inflaciji mogao povećati s -0,9 postotnih bodova u 2020. na oko 1,0 postotni bod u 2021. godini, ponajprije zbog znatnog porasta cijena sirove nafte na svjetskom tržištu i pozitivnog učinka baznog razdoblja, odnosno pada cijene nafte na vrlo nisku razinu u prvoj polovici 2020. neposredno nakon izbijanja epidemije.

Na tekućem i kapitalnom računu platne bilance u 2021. moglo bi doći do primjetnog povećanja viška u odnosu na prethodnu godinu ponajprije zbog povoljnih utjecaja oporavka prihoda od turizma. Nakon znatnog povećanja u 2021., u 2022. očekuje se tek marginalni rast viška na tekućem i kapitalnom računu. Navedeni pozitivni utjecaj neto izvoza usluga, odnosno pozitivni turistički pokazatelji mogli bi biti gotovo u potpunosti poništeni većim manjkom u robnoj razmjeni s inozemstvom te pogoršanjem salda na računu primarnog dohotka.

Tijekom prve polovine 2021. HNB je nastavio provoditi izrazito ekspanzivnu monetarnu politiku, održavajući stabilnost tečaja kune prema euru i osiguravajući povoljne domaće uvjete financiranja. Kada je riječ o fiskalnoj politici, prema posljednjim izmjenama i dopunama proračuna za 2021. iz lipnja, nakon što je manjak proračuna opće države u 2020. iznosio 7,4 % BDP-a, pod utjecajem gospodarskog oporavka i postupnog ukidanja protu kriznih mjera u 2021. mogao bi biti ostvaren manjak opće države u iznosu od 3,8% BDP-a te bi se sukladno projekcijama za sljedeće godine deficit trebao nastaviti smanjivati.¹

2. TRŽIŠTE I KONKURENTNOST HŽPP-a

2.1. Analiza konkurencije

U 2020. došlo je do promijenjenih okolnosti poslovanja uzrokovanih epidemijom covid-19, a nepovoljna epidemiološka situacija nastavljena je i u 2021. godini te HŽ Putnički prijevoz bilježi smanjenje broja prevezenih putnika, a time i prihoda. S obzirom da je kriza uzrokovana epidemijom izrazito negativno utjecala na poslovanje HŽ Putničkog prijevoza, od 25. prosinca 2020. poslovanje je racionalizirano i privremeno je smanjen obujam željezničkog putničkog prijevoza, a izmjene u voznom redu obuhvatile su oko 10% usluge.

Također, od 30. prosinca 2020. osiguran je besplatan prijevoz za stanovnike pogođene potresom na području Sisačko-moslavačke županije na svim relacijama unutar RH. Uz sve navedeno, uveden je pilot-projekt besplatnog javnog željezničkog prijevoza djece i učenika osnovnih i srednjih škola na području Republike Hrvatske za razdoblje od 1. listopada 2021. do 31.12. prosinca 2022. koji obuhvaća neograničeno korištenje prijevoza vlakom tijekom 15 mjeseci za oko 780.000 djece i učenika osnovnih i srednjih škola.

¹ <https://www.hnb.hr/analize-i-publikacije/redovne-publikacije/makroekonomika-kretanja-i-prognoze>

U razdoblju I-VI 2021. djelomično se organizirala nastava na daljinu i rad od kuće pa se trend pada broja putnika nastavio i u prvom polugodištu 2021. godine.

U prvom polugodištu 2021. u željezničkom prijevozu prevezeno je 0,5% više putnika u odnosu na isto razdoblje 2020. godine. Ostale vrste prijevoza u istom razdoblju bilježe veći porast broja prevezenih putnika, pri čemu se u cestovnom prometu bilježi porast od 12,1%, a u pomorskom i obalnom od 37,6%. Zračni promet i dalje ima znatan pad broja prevezenih putnika od 26,7%.

U nastavku je prikazan kratak pregled konkurentnih vrsta putničkog prijevoza koji se najvećim dijelom odnosi na cestovni (autobusni) prijevoz te manjim dijelom na zračni prijevoz.

Grafikon 1. Prevezeni putnici po vrstama prijevoza



Izvor: Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2021.

Grafikon 2. Ostvareni PKM-i po vrstama prijevoza



Izvor: Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2021.

Ostvareni putnički kilometri (pkm) u svim prometnim granama prate trend pada broja putnika.

2.2. Vrijeme putovanja

Tablica 2. Vrijeme putovanja

Relacija	Vlak (IC/brzi)	Autobus (brza linija)	Automobil (autocesta)
Zagreb - Osijek (via Str/Vrp)	4.06	4.00 h	3.00 h
Zagreb - Osijek (via Kc)	4.52 h	4.00 h	3.00 h
Zagreb - Rijeka	4.01 / 4.34 h	2.20 h	1.50 h
Zagreb - Split	6.08 / 8.07 h	5.00 h	4.00 h
Zagreb - Vinkovci	3.34 / 3.51 h	4.20 h	3.00 h
Zagreb - Varaždin	1.52 h (Koprivnica)	1.20 h	1.10 h
	2.30 h (Zabok)		

Uspoređujući vrijeme putovanja vlakom, autobusom i osobnim automobilom, pri čemu se obračunava vrijeme potrebno od središta jednog do središta drugog grada, vidljivo je da kraće vrijeme putovanja u javnom prijevozu imaju sve autobusne relacije na kojima postoji autocesta na cijelom prijevoznom putu. Izgradnjom autocesta autobusni prijevoz dobio je određenu prednost u trajanju putovanja, a individualni prijevoz bitno kraće vrijeme putovanja u odnosu na željeznički prijevoz.

2.3. Cijene prijevoza

2.3.1. Cijene prijevoza u unutarnjem prijevozu (vlak i autobus)

U tablici 3. prikazana je usporedba cijena karata na odabranim relacijama u željezničkom i autobusnom prijevozu. Analiza je napravljena na temelju cijene jednosmjernih prijevoznih karata u 2. tarifnom razredu. Kod utvrđivanja tarifa u pravilu se nakon izmjena cijene željezničkih karata usklađuju cijene autobusnih karata, s time da na paralelnim linijama autobusne cijene prate željezničke (najčešće su nešto niže), a tamo gdje nema usporedne željezničke pruge, jedinične cijene autobusnih prijevoznika znatno su veće. Cijena autobusnih karata nije ujednačena na istim relacijama jer svaki prijevoznik utvrđuje svoju cijenu. Uz to, ako putnik prevozi ručnu prtljagu kod autobusnih prijevoznika treba doplatiti od 7 do 10 kn po komadu, dok se kod željezničkog prijevoznika prtljaga ne naplaćuje. Što se udobnosti tiče, na duljim relacijama prednost ima željeznički prijevoz, pri čemu se u sastav međunarodnih i unutarnjih IC-vlakova i većinu brzih vlakova uvrštavaju klimatizirani vagoni.

Uz to, željeznički prijevoz putnicima nudi različite povlastice (20–75% popusta), npr. za mlade 30%, novinare 30%, studente 50 %, umirovljenike i starije osobe 50%, povratna putovanja 20%, grupna putovanja do 40%, djecu od 6 do 12 godina 50%, a za djecu do 6 godina putovanje je besplatno. U pravilu većina putnika u željezničkom prijevozu koristi određenu povlasticu tako da je u konačnici cijena prijevozne karte u željezničkom prijevozu niža od cijene karte u autobusnom prijevozu.

Tablica 3. Cijene karata po pojedinim relacijama za vlak i autobus



Napomena: prema Rijeci i Splitu primjenjuju se akcijske snižene cijene. Tako cijena prijevoza vlakom na relaciji Zagreb–Rijeka tijekom cijele godine iznosi 65 kn, a na relaciji Zagreb–Split 110 kn, odnosno tijekom ljetne sezone 120 kn.

2.3.2. Odnosi cijena u međunarodnom prijevozu putnika

Sukladno međunarodnim tarifama (NRT) u međunarodnom prijevozu cijene prijevoza autobusom u odnosu na redovite cijene 2. razreda vlaka su i do 50% niže, ali je autobusni prijevoz skuplji od posebnih ponuda željezničkih karata za Njemačku (npr. na relacijama od Zagreba do Münchena, Berlina i Hannovera).

Zračni promet konkurentan je željezničkom u međunarodnom prometu, osobito kada prijevoz obavljaju niskotarifni prijevoznici. Cijene željezničkog prijevoza izrazito su povoljnije u pravcu Budimpešte zbog povlastica od 60% koja vrijedi na području Mađarskih željeznica (cijena povratne karte iznosi 282 kn). Cijene zrakoplovnih karata kod velikih avioprijevoznika u odnosu na cijene 2. razreda vlaka po posebnim ponudama mogu konkurirati samo na pojedinim relacijama do njemačkih gradova. Postoje i povoljne ponude za Švicarsku (cijena prijevoza u jednom smjeru od Zagreba do Züricha iznosi već od 29,90 €). Prijevoz autobusom konkurentan je u usporedbi s cijenom međunarodnog vlaka 2. razreda po redovitim cijenama na svim relacijama, npr. povratne cijene 2. razreda vlaka od Zagreba do Beča kreću se od 442,00 do 1.120,00 kn ovisno o tome radi li se o posebnoj ponudi ili redovitoj cijeni (niža cijena konkurrira autobusu i zrakoplovu).

Željeznički prijevoz može jedino konkurirati u slučajevima kada se putnici koriste povlaštenim cijenama koje pružaju tarifne ponude poput Interraila (za neograničen broj putovanja u 1. i 2. razredu diferencirano za mlade, odrasle i starije, a besplatno za djecu do 12 godina), posebne ponude „Specijal“, „FME“ i „Sparschiene“ te cijene do određenih gradova po posebnim cijenama.

Ako se u obzir uzmu prednosti željezničkog prijevoza, kao što su sigurnost prijevoza, aspekt zaštite okoliša i energetska aspekt, aspekt buke u prometu, vlak je vrlo konkurentan na svim relacijama.

2.4. Osvrt Svjetske banke na stanje HŽPP-a

Vežano uz ocjenu stanja HŽPP-a i uvjeta na prometnom tržištu, u svojim redovnim izvješćima Svjetska banka kao glavnu prepreku većem povećanju broja putnika i prihoda od željezničkog prijevoza identificirala je kvalitetnu cestovnu mrežu, dok se kvaliteta hrvatske željezničke mreže uvelike smanjuje zbog čega željeznički putnički prijevoz i dalje zaostaje za cestovnim. Po europskim standardima željeznički putnički

prijevoz u Hrvatskoj koristi se malo te se i dalje smanjuje. Stanovnici Hrvatske godišnje ostvaruju dvostruko manji broj putovanja željeznicom u usporedbi sa stanovnicima Portugala, odnosno 6 puta manje u usporedbi sa stanovnicima Austrije.

Također, niske brzine i nedovoljna učestalost usluge navode se kao ključne prepreke za rast potražnje. Sukladno međunarodnim standardima cijene karata u željezničkom prijevozu ocijenjene su kao niske. Čak i kada se prilagodi paritetu kupovne moći, prosječni prihod od karata po putničkim kilometrima u Hrvatskoj iznosi oko polovine tipičnih međunarodnih iznosa. Međutim, podizanje cijene bez povećanja konkurentnosti željezničkog prijevoza u odnosu na druge prijevozne sustave, utjecalo bi na još manju potražnju.

Preporuke za poboljšanja:

- suradnja s HŽ Infrastrukturuom vezana uz povećanje prosječne brzine i davanje prioriteta ključnim relacijama među kojima su prigradske i međunarodne linije
- vozni park HŽPP-a ocjenjuje se kao star, slabo iskorišten i pretjerano ovisan o složenoj infrastrukturi zbog čega je potrebno smanjiti njegovu veličinu, povećati standardizaciju i smanjiti korištenje klasičnih vlakova
- koristiti širi raspon cijena usmjerenih na određene tržišne segmente u cilju povećanja potražnje i prihoda
- provesti pristup koji uključuje nadogradnju paketa usluga na pojedinačnim relacijama, usklađivanje voznog reda (gdje je primjenjivo), povećanje brzine putovanja nakon povećanja brzine na prugama ili smanjenje broja zaustavljanja vlakova, veća učestalost usluge i redovitiji intervali te brendiranje i komunikacija kako bi usluga bila vidljiva korisnicima. Također, nadogradnja postrojenja i novi/obnovljeni željeznički vozni park mogu se smatrati dijelom paketa, no fokus treba biti na brzini i učestalosti.

3. REGULATORNI OKVIR

Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 određuje kako nadležna tijela država članica Europske unije mogu djelovati u području javnog prijevoza putnika da bi zajamčila pružanje usluga od općeg interesa.

Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu uređuje pravila vezana uz informacije koje željeznički prijevoznici moraju pružati putnicima, odgovornost prijevoznika prema putnicima te zaštitu i pomoć osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću.

Zakon o željeznici (NN 32/19, 20/21) koji je na snagu stupio 27. veljače 2021. usklađen je s pravnom stečevinom Europske unije te uređuje pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i 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 mreži, dodjelu i korištenje infrastrukturnog kapaciteta te pravni status željezničke infrastrukture.

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/20) koji je na snagu stupio 16. lipnja 2020. utvrđuje uvjete za sigurno upravljanje željezničkim prometom i sigurno odvijanje

željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću, uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjete za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjete za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjete za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspeksijski nadzor.

Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu (NN 104/17) koji je na snagu stupio 2. studenog 2017. uređuje područja regulacije tržišta željezničkih usluga, zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, nadležnosti i ovlasti nacionalnog regulatornog tijela u područjima regulacije tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, postupke pred nacionalnim regulatornim tijelom i inspeksijski nadzor nad provedbom Zakona.

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN 87/96) koji je na snagu stupio 24. listopada 1996. određuje pravila primjenjiva na odnose koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu ako međunarodnim ugovorom nije određeno drugačije.

4. OSTVARENJE PRODAJE

Tablica 4. Ostvarenje prijevoza putnika za razdoblje 2019., 2020., plan i procjena 2021.

Red. br.	O p i s	Jed. mjere	Ostvarenje 2019.	Ostvarenje 2020.	Procjena 2021.	Indeks 6/5
1	2	3	4	5	6	7
1.	Ukupan prijevoz putnika					
a/	Prevezeni putnici	u 000 p	19.854	13.103	14.248	108,7
	unutaraj prijevoz	u 000 p	19.525	12.963	14.033	108,3
	lokalni i daljinski	u 000 p	10.466	6.661	7.311	109,8
	gradsko-prigradski	u 000 p	9.059	6.302	6.722	106,7
	međunarodni prijevoz	u 000 p	329	140	215	153,6
b/	Putnički kilometri	u mil. pkm	733,5	449,4	563,4	125,4
	unutaraj prijevoz	u mil. pkm	702,8	443,6	502,9	113,4
	lokalni i daljinski	u mil. pkm	667,3	350,6	403,2	115,0
	gradsko-prigradski	u mil. pkm	135,5	93,0	99,7	107,2
	međunarodni prijevoz	u mil. pkm	30,7	5,8	60,5	1.043,1
2.	Prihodi od prodaje karata	u mil. kn	250,5	147,3	159,9	108,5
	unutaraj prijevoz	u mil. kn	219,7	135,4	142,7	105,4
	lokalni i daljinski	u mil. kn	165,5	98,3	103,0	104,8
	gradsko-prigradski	u mil. kn	54,2	37,1	39,7	107,0
	međunarodni prijevoz	u mil. kn	30,8	11,9	17,1	144,0
3.	Prichod temeljem ugovora o javnim uslugama	u mil. kn	448,5	461,5	490,0	106,2
4.	Ukupni prihodi od prijevoza putnika	u mil. kn	699,1	608,8	649,9	106,7
5.	Vlak kilometri	u 000 p	15.336	12.838	13.600	105,9

U 2020. u unutarnjem prijevozu prevezeno je 12.963 tisuće putnika, što je za 33,6% manje nego u 2019. godini. U siječnju i veljači 2020. željeznički putnički prijevoz bilježi porast za 4,7% u odnosu na 2019., no epidemija covid-19 negativno je utjecala na prijevoz što je rezultiralo navedenim padom broja putnika.

Najveći postotni pad broja putnika u 2020. zabilježen je u međunarodnom prijevozu osobito tijekom ljetnih mjeseci kada se uobičajeno povećava broj međunarodnih putnika. Usljed epidemije covid-19 na određenim međunarodnim relacijama vlakovi nisu prometovali od obustave prometa 17. ožujka, a radi se o vlakovima na relaciji Hrvatska – Srbija – Hrvatska i sezonskim vlakovima na relaciji Budimpešta – Split – Budimpešta.

Procjenjuje se da će se u 2021. prevesti oko 16 milijuna putnika, što je za 8,7% više u odnosu na ostvarenje u 2020. godini. Prihod od prodaje karata procjenjuje se na 159,9 milijuna kuna, što je za 8,5% više u odnosu na ostvarenje u 2020. godini. Uz navedeno, na temelju osiguranoga besplatnog prijevoza za stanovnike pogođene potresom na području Sisačko-moslavačke županije, u 2021. izostat će oko 23,6 milijuna kuna prihoda, a temeljem pilot projekta besplatnog prijevoza djece i učenika od listopada do prosinca 2021. izostat će oko 7 milijuna kuna.

II PLANSKI CILJEVI I ZADACI

1. STRATEŠKI CILJEVI

- profitabilnost i stabilnost poslovanja
- dugoročni rast prihoda
- usmjerenost prema tržištu u cilju privlačenja novih i zadržavanja postojećih putnika
- daljnji razvoj integriranog prijevoza putnika u lokalnom i regionalnom prometu veće zadovoljstvo putnika kvalitetom pružene usluge
- povećanje produktivnosti i smanjenje troškova poslovanja
- operativno povećanje efikasnosti

2. OPERATIVNI CILJEVI

Operativne ciljeve treba promatrati u kontekstu realizacije voznih redova koji pretpostavljaju povećanje opsega usluge te realizaciju oko 15 milijuna vlak-kilometara u 2026. godini. Očekuje se da će pojačane prodajne i marketinške aktivnosti rezultirati:

- povećanjem broja prevezenih putnika prosječnom godišnjom stopom od 5,97 %
- povećanjem vlastitih prihoda od prijevoza putnika prosječnom godišnjom stopom od 13,28 %

2.1. Plan aktivnosti za ostvarivanje operativnih ciljeva

U razdoblju 2022.–2026. pojačano će se raditi na organizaciji, ponudi i aktivnostima prodaje koje će rezultirati povećanjem broja putnika i ostvarenog prihoda.

Planirane aktivnosti:

- kontinuirano prilagođavanje voznog reda (u gradsko-prigradskom prijevozu Zagreba, Osijeka, Rijeke, Splita i na drugim relacijama)
- aktivno sudjelovanje u uvođenju i/ili razvoju integriranoga javnog prijevoza putnika u gradovima i županijama
- jačanje suradnje s jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave te ministarstvima (Ministarstvo znanosti i obrazovanja, Ministarstvo za demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije)
- nadogradnja ISPRO sustava za prodaju karata (poboljšanje prodaje putem web sučelja, nadogradnja na mobilne terminale u cilju brze prodaje i učitavanja pretplatnih e-karata, kartično plaćanje u vlaku, nadogradnja mogućnosti kupnje pretplatnih karata na web prodaji i kartomatima i dr.), nadogradnja kanala prodaje putem interneta (web prodaje i prodaja putem pametnih telefona)
- zaključivanje ugovora o prodaji prijevoznih karata HŽPP-a (suradnja s Tiskom, Hrvatskom poštom, agencijama, Aircash-om, Erste bankom, Jadrolinijom, autobusnim kolodvorima i drugim tvrtkama)
- redefiniranje tarifa i cjenovne politike
- integrirani javni prijevoz putnika

- jačanje uloge integriranoga javnog prijevoza u gradsko-prigradskom prijevozu korištenjem zajedničke prijevozne karte i zajedničkoga voznog reda s postojećim i budućim partnerima (ZET Zagreb, GPP Osijek, Promet Split, Autotrolej Rijeka, Meštrović prijevoz, Čazmatrans, Samoborček, Auto promet Sisak i dr.)
- razvoj integriranog prijevoza na području Grada Zagreba, kao i projekata sustava integracije Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije, na području Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije, Grada Rijeke, Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije
- podizanje kvalitete usluga u vlaku (posluživanje pića i hrane, novine/časopisi, bežični pristup internetu)
- aktivnosti vezane uz društveno odgovorno poslovanje
- uključivanje kapaciteta u razvoj kontinentalnog i cikloturizma.

2.2. Nadogradnja sustava prodaje i rezervacija

U planu je daljnja nadogradnja i poboljšanje ISPRO sustava prodaje i rezervacije karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu. Primjena suvremenih tehnologija u poslovanju uvelike olakšava kontrolu ostvarenog i tekućeg poslovanja, omogućava jasniji uvid u stanje i praćenje profitabilnosti poslovanja, što je nužno za praćenje trendova kretanja na prijevoznom tržištu te prilagođavanja poslovanja. Uz izradu, programiranje i prodaju karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu, ISPRO sustav generira izvještaje i statistike.

2.3. Vozni red

Pregled usluga HŽ Putničkog prijevoza:

1. gradsko-prigradski vlakovi
2. lokalni vlakovi
3. daljinski vlakovi
4. posebni vlakovi

U razdoblju 2022.-2026. pojačano će se raditi na organizaciji, ponudi i aktivnostima prodaje koje će rezultirati povećanjem broja putnika i ostvarenog prihoda.

Strateške namjere koje bi omogućile ostvarenje utvrđenih ciljeva HŽPP-a u sljedećem srednjoročnom razdoblju uvjetovane su ispunjenjem preduvjeta vezanih uz stanje infrastrukture. Dovođenje stanja infrastrukture na višu kvalitativnu razinu omogućit će kvalitetnu uslugu prijevoza te primjenu strategije uvođenja taktnog prometa na području velikih regionalnih središta (Zagreb, Varaždin, Rijeka, Split, Osijek, Vinkovci) na način da se od regionalnih središta do:

- okolnih mjesta udaljenosti oko 50 km uvede taktni promet svakih sat vremena (npr. Zagreb – Sisak, Zagreb – Karlovac, Zagreb – Zabok),
- okolnih mjesta udaljenosti oko 100 km uvede taktni promet svakih dva sata (npr. Zagreb – Ogulin, Zagreb – Novska),
- okolnih mjesta udaljenosti više od 100 km uvede taktni promet svakih četiri do šest sati (npr. Zagreb – Rijeka, Zagreb – Split, Zagreb – Osijek, Vinkovci, Slavonski Brod).

U gradsko-prigradskom prijevozu Grada Zagreba:

- u vrijeme vršnih razdoblja svakih 15 minuta, od 6.00 do 7.45 sati u smjeru Zagreb GK i od 15.00 do 16.45 sati polasci iz Zagreb GK

- u ostalim razdobljima intervali između vlakova iznosili bi 30 minuta.

U gradsko-prigradskom prijevozu Splita, Osijeka i Rijeke:

- intervali između vlakova iznosili bi 45 minuta.

Vozni red subotom, nedjeljom i blagdanom, odnosno interval između vlakova trebao bi biti oko 40 do 45 minuta.

2.4. Dugoročni ugovori s nadležnim ministarstvom i regionalnim/lokalnim samoupravama

Čl. 74 Zakona o željeznici (NN 32/2019.) definira usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu putnika u Republici Hrvatskoj u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i njezinim izmjenama i dopunama donesenim Uredbom (EU) 2016/2338. Trenutačno se mnoge usluge željezničkog prijevoza putnika ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi stoga nadležna tijela države moraju moći djelovati u cilju osiguranja takvih usluga. Mehanizam koji država može koristiti je i dodjela financijskih naknada operateru. Između HŽPP-a i nadležnog ministarstva zaključen je Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u RH za razdoblje 2019. - 2028. godine.

Sukladno navedenom HŽPP se planira orijentirati na jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave kao lokalna nadležna tijela zainteresirana u organiziranju usluga javnog prijevoza putnika te integrirati željeznički i autobusni prijevoz.

2.5. Razvoj integriranog sustava prijevoza

Integrirani prijevoz podrazumijeva integraciju više (ili svih) vrsta prijevoznih sredstava (vlakova, autobusa, tramvaja, žičara, brodova i drugih) koji funkcioniraju na području određene regije ili grada u jedinstveni prometni sustav. U zajedničkom sustavu prijevoza putnika, željeznički prijevoz, zbog svojih niskih emisija u okoliš te energetske i infrastrukturne prednosti, čini temelj na koji se nadograđuju ostali prometni sustavi. U integriranom sustavu postoji velik broj zajedničkih stajališta (terminala) na kojima se zaustavljaju različite vrste javnog prijevoza te je lako moguće brzo presjedanje s jednog vida prijevoza na drugi. Također, za sve navedene oblike prijevoza vrijedi jedinstvena zajednička prijevozna karta, pri čemu je potrebno formiranje tarifne unije između svih sudionika u izvršenju prijevoza. Uz zajedničku prijevoznu kartu važan element integracije su i vozni redovi koji moraju biti usklađeni i omogućavati brz nastavak putovanja nakon presjedanja. Zbog lakšeg snalaženja koriste se taktni vozni redovi, odnosno polasci sa svakog stajališta u pravilnim vremenskim razmacima (npr. 15, 30, 45, 60 minuta).

Takav sustav objedinjenoga jedinstveno organiziranog i koordiniranog prijevoza u kojemu sudjeluje više sudionika u prometu, uz jedinstvenu tarifnu uniju i usklađeni taktni vozni red te raspodjelu troškova i prihoda, pokazao je u razvijenim državama zapadne Europe vrlo dobre rezultate te je u kratkom vremenu došlo do znatnog povećanja broja putnika u javnom prijevozu. Smanjena je prometna zakrčenost i emisija stakleničkih plinova, a povećana sigurnost u prometu. Integrirani javni prijevoz putnika donosi niz prednosti za građane te područnu (regionalnu) i lokalnu samoupravu, odnosno prijevoznike koji sudjeluju u njegovu izvršenju.

Na osnovu pozitivnih iskustava iz razvijenih država Europske unije, HŽPP usmjerava svoje poslovanje na razvoj integriranog prijevoza na području RH, počevši od integracije u Gradu Zagrebu preko Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije, Grada Rijeke, Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije te Grada Siska, do projekta sustava integracije Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije, te Strategiju prometnog razvoja kroz novu sektorsku strategiju javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti.

U dugoročnom razdoblju predviđa se razvoj integriranog prijevoza na području Karlovačke, Varaždinske, Međimurske, Primorsko-goranske županije i Brodsko-posavske županije. Bitan element u kreiranju ponude kod integriranog prijevoza je suradnja s lokalnim i regionalnim samoupravama kroz sklapanje dugogodišnjih ugovora o subvencioniranju prijevoza stanovništva s područja županija, kao i osiguranje što više putničkih terminala u skladu s master planovima županija i gradova.

2.6. Zakup prostora za oglašavanje u/na garniturama i vagonima HŽ Putničkog prijevoza

Oglašavanje u prijevoznim kapacitetima HŽ Putničkog prijevoza odnosi se na vanjsko oglašavanje (vanjske optate garnitura i vagona, uključujući i prozore s prozornom folijom) i unutarnje oglašavanje (unutarnje površine garnitura i vagona). Ove aktivnosti bit će usmjerene prema marketinškim agencijama i velikim oglašivačima, a nastojat će se osnažiti i suradnja sa županijskim i lokalnim turističkim zajednicama koje su unatrag nekoliko godina prepoznale vlak kao kvalitetno komunikacijsko sredstvo.

2.7. Promotivne aktivnosti

Sukladno definiranim aktivnostima za ostvarivanje ciljeva za razdoblje 2022.– 2026., HŽPP će raditi na promociji aktualnih ponuda i usluga koje će se uvoditi na tržište, kao i onih od kojih se očekuje ostvarivanje povećanja broja putnika, a time i prihoda.

- informatizacija prodaje karata putem web sučelja – promocija usmjerena na nove kanale za prodaju prijevoznih karata u cilju upoznavanja korisnika s većom dostupnosti kupnje karata
- ugovori o poslovnoj suradnji s poduzećima i ustanovama (HAK, muzeji, toplice), suradnja s organizatorima glazbenih, filmskih, muzejskih, sportskih i drugih događanja – promotivne aktivnosti usmjerene na stimuliranje potražnje za korištenje usluge željezničkog prijevoza zbog pogodnosti i povoljnih cijena koje su rezultat navedenih ugovornih suradnji
- nastavak aktivnosti oko uvođenja zajedničkoga tarifnog modela i integriranog prijevoza putnika – aktivna promocija integriranih oblika prijevoza s naglaskom na prijevoz vlakom i druge partnere u integriranom prijevozu
- povezivanje s turističkim zajednicama i udrugama koje promoviraju kontinentalni i cikloturizam u cilju pokretanja zajedničkih projekata i snažnije komunikacijske aktivnosti prema ciljnim skupinama.

Sve promotivne aktivnosti zahtijevaju određivanje ciljnog tržišnog segmenta, odabir medija za koji se smatra da će u najvećoj mogućoj mjeri doprijeti do potencijalnog korisnika, pri čemu se u promotivnim aktivnostima HŽPP vodio načelom integrirane marketinške komunikacije koja obuhvaća komuniciranje kroz veći broj medija (plakati i letci u službenim mjestima i vlakovima, internetska stranica poduzeća, newsletteri, interno oglašavanje, oglašavanje u/na vlakovima, oglašavanje na radiju i vanjskim medijima kao što su citylight plakati).

3. PLAN PRODAJE

U razdoblju 2022. – 2026. planirano je povećanje broja prevezenih putnika prosječnom stopom od 6,9 % godišnje, uz znatan porast u 2022. kada se očekuje normalizacija tržišta.

Preduvjet za planirani rast u 2022. izravno je vezan uz stagnaciju epidemije covid-19 i normalizaciju prijevoznog i željezničkog tržišta te vraćanje putnika javnom prijevozu. To se prvenstveno odnosi na dnevne migrante (radnike i učenike/studenate) koji čine oko 58 % od ukupnog broja prevezenih putnika.

Na područjima na kojima se obnavljaju pruge u daljinskom i lokalnom prijevozu nastojat će se prilagoditi organizaciju tehnoloških procesa kako bi se maksimalno ublažio negativni utjecaj radova. To se prvenstveno odnosi na pruge Dugo Selo – Koprivnica i Zaprešić – Zabok koje su jedne od najfrekventnijih dionica na mreži, dionicu Dugo Selo – Novska i čvor Rijeka. Broj prevezenih putnika i ostvareni prihod uvelike ovisi o navedenim radovima i njihovu završetku.

Sve navedeno razlog je konzervativnog pristupa i manjeg povećanje broja putnika od 2022. nadalje u unutarnjem lokalnom i daljinskom prijevozu, koje je djelomično temeljeno i na zaključivanju ugovora o subvencioniranom prijevozu s lokalnim i područnim (regionalnim) samoupravama te raznim tvrtkama, kao i maksimalnoj prilagodbi voznih redova korisnicima prijevoza.

Tablica 5. Prijevoz putnika za razdoblje 2022.— 2026.

Red. br.	Opis	Jed. mjere	Procjena 2021.	Plan 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Ukupan prijevoz putnika							
a/	Prevezeni putnici	u 000 p	14.248	16.383	17.530	18.407	19.327	20.293
	unutarnji prijevoz	u 000 p	14.033	16.105	17.232	18.094	18.996	19.946
	lokalni i daljinski	u 000 p	7.311	9.056	9.690	10.174	10.683	11.217
	gradsko-prigradski	u 000 p	6.722	7.049	7.542	7.919	8.315	8.731
	međunarodni prijevoz	u 000 p	215	279	298	313	329	345
b/	Putnički kilometri	u mil. pkm	553,4	582,3	730,1	766,6	804,9	845,1
	unutarnji prijevoz	u mil. pkm	502,9	603,9	646,2	678,5	712,4	746,0
	lokalni i daljinski	u mil. pkm	403,2	499,4	534,4	561,1	589,1	618,6
	gradsko-prigradski	u mil. pkm	99,7	104,5	111,8	117,4	123,3	129,4
	međunarodni prijevoz	u mil. pkm	60,5	78,4	83,9	88,1	92,5	97,1
2.	Prihodi od prodaje karata	u mil. kn	159,9	169,2	225,0	235,0	246,7	259,1
	unutarnji prijevoz	u mil. kn	142,7	144,7	192,4	201,0	211,0	221,6
	lokalni i daljinski	u mil. kn	103,0	109,7	145,9	152,4	160,0	168,0
	gradsko-prigradski	u mil. kn	39,7	35,0	46,5	48,6	51,0	53,6
	međunarodni prijevoz	u mil. kn	17,1	24,5	32,6	34,0	35,7	37,5
3.	Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	u mil. kn	490,0	470,0	466,0	466,0	466,0	466,0
4.	Ukupni prihodi od prijevoza putnika	u mil. kn	649,9	639,2	691,0	701,0	712,7	725,1
5.	Vlak kilometri	u 000 p	13.600	13.800	14.300	14.700	15.000	15.300

Također, povećanje broja putnika i prihoda nije moguće ostvariti bez kvalitetnih prijevoznih sredstava, što upućuje na nužnost zamjene zastarjelog voznog parka novim motornim vlakovima.

4. PRIJEVOZNI KAPACITETI

Vozni park predstavlja važan čimbenik prijevozne ponude, a time i konkurentnosti HŽPP-a. Nabavom novih elektromotornih i dizel-električnih motornih vlakova došlo je do smanjenja operativnih troškova manevriranja i tehničkog pregleda vagona te potrošnje električne energije i nafte.

HŽ Putnički prijevoz raspolaže sa 110 aktivnih elektromotornih i dizel-motornih vlakova za redoviti promet. Od navedenog broja vlakova, 66 vlakova je klimatizirano – nabavljena su 34 klimatizirana vlaka (22 elektromotorna vlaka serije 6112, 5 dizel-motornih vlakova serije 7023, 1 dizel-motorni vlak serije 7022, 6 dizel-motornih vlakova serije 7123), a na 37 vlaka naknadno su ugrađeni klimatizacijski uređaji (30 dizel-

motornih vlakova serije 7122, 7 dizel-motornih vlakova serije 7121). Vlakovi su prosječno stari od 39 do 42 godine. Vlakovi stariji od 30 godina nisu opremljeni klimatizacijskim uređajima i nisu prilagođeni nesmetanom pristupu osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću. Uz to, vrlo je otežana nabava zamjenskih dijelova potrebnih za popravke zastarjelih tehničkih rješenja, a upitna je i daljnja eksploatacija tih vlakova s obzirom na ugradnju novih infrastrukturnih tehničkih rješenja za potrebe sigurnog tijeka prometa (ETCS).

Trenutačno stanje prijevoznih kapaciteta s obzirom na broj elektromotornih i dizel-motornih vlakova te putničkih vagona nije zadovoljavajuće. Broj željezničkih vozila raspoloživih za promet ne ispunjava osnovne potrebe, a uzevši u obzir vrijeme povećanih tržišnih potreba i pojačane imobilizacije (ljetna sezona, vikendi i blagdani, zimsko razdoblje u kojemu su kvarovi učestaliji i sl.), nastaju situacije kada ni postojeće potrebe prijevoznog tržišta ne mogu biti zadovoljene, a planirano povećanje obujma prijevoza u potpunosti nije moguće. Niske brzine na prugama uzrokuju veću potrebu za vozilima za realizaciju voznog reda, odnosno za operativni rad (30 % više vozila). Uz to, Svjetska banka u svojim redovnim izvješćima kao jednu od ključnih prepreka za rast potražnje navodi niske brzine na prugama u RH.

Također, niži troškovi eksploatacije, elastičnija ponuda kapaciteta s obzirom na dnevnu fluktuaciju potražnje, ubrzanje ulaska/izlaska putnika, omogućavanje prijevoza osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću u skladu sa zahtjevima tehničkih specifikacija za interoperabilnost određuju supstituciju motornim vlakovima kao temeljni strateški cilj.

Tablica 6. Vučna vozila po serijama za razdoblje 2022. – 2026.

Red. br.	Vrsta vučnog vozila	2022.			2023.			2024.			2025.			2026.		
		Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr	Ni	Na	Nr
1.	Dizel lokomotiva	15	10	8	15	10	8	15	10	8	15	10	8	14	10	10
	2 044	15	10	8	15	10	8	15	10	8	15	10	8	14	10	10
2.	Manevarska lokomotiva	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6
	2 132	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6	10	10	6
3.	Dizel motorni vlak	80	72	57	76	72	57	78	74	58	83	79	63	83	80	63
	7021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7 022	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	7 023	5	5	5	5	5	5	7	7	6	12	12	11	12	12	11
	7 121	29	28	22	29	28	22	29	28	22	29	28	22	29	29	22
	7 122	34	32	24	32	32	24	32	32	24	32	32	24	32	32	24
	7 123	8	6	5	6	6	5	6	6	5	6	6	5	6	6	5
	7 221	3	0	0	3	0	0	3	0	0	3	0	0	3	0	0
4.	Elektro lokomotiva	36	29	20	36	24	15	36	24	15	36	23	14	36	23	14
	1 141	21	14	10	21	9	5	21	9	5	21	8	4	21	8	4
	1 142	15	15	10	15	15	10	15	15	10	15	15	10	15	15	10
5.	Elektro motorni vlak	64	58	49	73	67	58	73	64	54	73	62	53	73	62	53
	6 111	21	15	11	18	12	10	18	9	6	18	7	5	18	7	5
	6 112	43	43	38	55	55	48	55	55	48	55	55	48	55	55	48
Ukupno:		205	179	140	210	183	144	212	182	141	217	184	144	216	185	146

Realizacijom daljnje nabave motornih vlakova u razdoblju od 2021. do 2026. HŽPP planira u svoj vozni park uvrstiti 33 elektromotorna vlaka, 7 dizel-električnih motornih vlakova te 2 prototipa baterijskih vlakova.

Sve kategorije motornih vlakova trebaju imati slična tehnička rješenja kako bi se smanjili troškovi održavanja i nabave rezervnih dijelova. Realizacijom nabave usluga prijevoza pružat će se elektromotornim vlakovima čija maksimalna brzina iznosi 160 km/h, i dizel-motornim vlakovima čija maksimalna brzina iznosi 120 km/h. Strateško opredjeljenje HŽPP-a je smanjenje udjela klasične vuče i povećanja udjela organizacije prometa motornim vlakovima čime se smanjuju operativni troškovi.

Tablica 7. Nabava novih vlakova za razdoblje 2015. – 2026.

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	ΣΣ
EMV GPP - gradski	6	4					5	1					16
EMV RP - regionalni/lokalni	10						1	5					16
DMV RP - regionalni/lokalni		1			3	1			2	5			12
21 EMV EU FOND								3	18				21
BEMV i BMV										1	1		2
UKUPNO	16	5	0	0	3	1	6	9	20	6	1	0	67

5. LJUDSKI RESURSI

Prema stručnoj spremi najveću skupinu čine radnici sa srednjom stručnom spremom, što je 82,99 % od ukupnog broja radnika. Prema starosnoj dobi radnika najveći broj radnika su radnici od 51 do 60 godina. S obzirom na starosnu strukturu, nužno je pravovremeno planiranje novih zapošljavanja kako bi poslovne procese odlaskom radnika u mirovinu preuzeli novi radnici.

Tablica 8. Struktura zaposlenika po stručnoj spremi

OPIS	Broj zaposlenih prema stručnoj spremi																ΣΣ		
	M	Ž	Dr	Mr	univ. spec.	VSS	mag.	univ. bacc.	struč.	spec.	bacc.	VSS	SSS	VKV	KV	NSS		PKV	NKV
31.12.2020.	1.358	431		8	1	109	9	2	13	24	56	1478	5	14	81			7	1789
Udjeli (%)	75,91	24,06	0,00	0,45	0,06	6,09	0,50	0,11	0,73	1,34	3,24	82,92	0,28	0,76	3,41	0,00	0,38		100
30.6.2021.	1302	426		8	1	108	8	2	13	24	55	1434	5	11	52			7	1728
Udjeli (%)	76,35	24,66	0,00	0,46	0,06	6,25	0,46	0,12	0,75	1,39	3,18	82,99	0,29	0,64	3,01	0,00	0,41		100

Tablica 9. Dobna struktura zaposlenika

OPIS	Starosna dob radnika					ΣΣ
	do 30	31-40	41-50	51-60	61 i više	
31.12.2020.	162	321	436	803	67	1789
Udjeli (%)	9,06	17,94	24,37	44,89	3,75	100
30.6.2021.	151	322	408	785	62	1728
Udjeli (%)	8,74	18,63	23,61	45,43	3,59	100

Broja radnika u narednom srednjoročnom razdoblju ovisit će o više faktora, od kojih su najvažniji obujam voznog reda, nabava i isporuka novih vlakova te reorganizacija poslovnih procesa.

Nastavno na iznesene pokazatelje, u sljedećem razdoblju potrebno je planirati zapošljavanje radnika koji će imati potrebno obrazovanje i stručna znanja za obavljanje poslova. Nužno je zapošljavanje mladih

motiviranih radnika spremnih na sudjelovanje u reorganizaciji poslovnih procesa te kontinuirano učenje i usavršavanje.

Tablica 10. Broj radnika za razdoblje 2022.–2026.

Red. br.	Broj zaposlenika / Godina	Procjena 2021.	Plan 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.
	Broj zaposlenih na početku razdoblja	1.786	1.692	1.632	1.572	1.507	1.442
1.	Odlazak uz otpremnine	95	70	70	60	60	60
2.	Odlazak bez otpremnine	15	10	10	15	15	15
3.	Prirodni odjev	14	10	10	10	10	10
	Ukupno otišli radnici	124	90	90	85	85	85
1.	Primljeni iz građanstva	29	30	30	30	30	30
2.	Povrat sa mirovanja	1					
3.	Iz ovisnih društava HŽ-a						
4.	Povrat po sudskoj odluci						
	Ukupno primljeni radnici	30	30	30	30	30	30
	Razlika primljenih i otišlih radnika	-94	-60	-60	-55	-55	-55
	Broj zaposlenih na kraju razdoblja	1.692	1.632	1.572	1.517	1.462	1.387

6. FINACIJSKO POSLOVANJE

Mjere i aktivnosti opisane u prethodnim poglavljima imaju za cilj povećanje broja prevezenih putnika, odnosno povećanje vlastitih prihoda od prijevoza.

6.1. Račun dobiti i gubitka 2022. – 2026.

U sljedećem srednjoročnom razdoblju planira se povećanje opsega usluge na oko 15 milijuna vlak-kilometara u 2026. godini.

Konstantnim usklađivanjem voznog reda, većom učestalošću usluge i redovitijim intervalima (gdje je primjenjivo) i pojačanom komunikacijom kako bi usluga bila vidljiva korisnicima i drugim mjerama, očekuje se porast broja putnika uz prosječnu stopu od 5,97 %, i vlastitih prihoda od prodaje karata uz prosječnu stopu od 13,28 % godišnje.

Nabavom novih vlakova te daljnjom nadogradnjom i razvojem prodajnog sustava očekuje se racionalizacija troškova usluga i radne snage uslijed promjene tehničko-tehnoloških procesa.

Na temelju ulaganja povećavaju se financijski rashodi, odnosno kamate na kredite na temelju novih zaduženja za nabavu vlakova.

Očekuje se da će navedene mjere i aktivnosti osigurati financijsku stabilnost i održivost.

Tablica 11. Račun dobiti gubitka 2022. – 2026. u tis. Kn

		u 000 kn					
Red. br.	Elementi	Procjena 2021.	Plan 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.
1	2	4	5	6	7	8	9
I.	UKUPNI PRIHODI (A+B)	765.550	819.745	814.687	809.387	800.767	813.212
A.	POSLOVNI PRIHODI (1+2+3)	758.078	814.372	814.357	809.067	800.457	812.897
1.	Prihodi od prijevoza (1.1+1.2.)	649.861	639.231	691.000	701.000	712.750	725.088
1.1.	Prihodi od prodaje karata (1.1.1.+1.1.2.)	159.861	169.231	225.000	235.000	246.750	259.068
1.1.1.	Prihodi od unutarnjeg prijevoza	142.727	144.717	192.408	200.959	211.007	221.557
1.1.2.	Prihodi od međunarodnog prijevoza	17.134	24.514	32.592	34.041	35.743	37.531
1.2.	Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	490.000	470.000	466.000	466.000	466.000	466.000
2.	Prihodi od aktiviranja novih sredstava	76.061	77.361	79.061	79.061	79.061	79.061
3.	Ostali poslovni prihodi	32.156	97.780	44.296	29.006	8.646	8.748
B.	FINANCIJSKI PRIHODI (1.+2.)	7.472	5.373	330	320	310	315
II.	UKUPNI RASHODI (A+B)	760.943	819.412	814.648	808.572	798.887	808.365
A.	POSLOVNI RASHODI (OD 1. DO 7.)	744.102	802.062	803.448	797.372	787.587	797.665
1.	Materijalni troškovi (1.1.+1.2.)	101.690	135.429	135.150	135.700	134.300	133.800
1.1.	Materijal i rezervni dijelovi	7.100	8.697	8.000	8.200	7.500	7.000
1.2.	Energija	94.590	126.732	127.150	127.500	126.800	126.800
2.	Usluge (od 2.1. do 2.8.)	223.990	250.855	250.020	252.279	251.247	251.747
2.1.	Usluge održavanja	122.379	135.150	135.300	135.700	135.177	135.177
2.2.	Usluge vuče	41	100	100	100	100	100
2.3.	Usluge manevre	6.570	6.500	6.400	6.350	6.500	6.500
2.4.	Usluge tehničkog pregleda	2	20	20	20	20	20
2.6.	Usluge najma trase	65.631	70.350	70.700	71.000	70.450	70.450
2.7.	Usluge Informatike	18.323	20.696	20.500	21.000	21.000	21.500
2.8.	Ostale usluge	11.044	18.039	17.000	18.100	18.000	18.000
3.	Troškovi radnika	262.894	257.011	252.778	247.902	232.240	231.818
4.	Nematerijalni troškovi	9.647	12.316	12.000	12.500	12.300	12.300
5.	Amortizacija	128.000	138.000	147.000	142.000	145.000	147.000
6.	Ostali rashodi	11.881	6.951	5.000	5.500	11.500	20.000
7.	Vrijednosno usklađenje imovine	6.000	1.500	1.500	1.500	1.000	1.000
B.	FINANCIJSKI RASHODI	16.841	17.350	11.200	11.200	11.300	10.700
C.	DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (I.-II.)	4.607	333	39	815	1.880	4.847
D.	POREZ NA DOBIT	1.534					
III.	DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (D.-E.)	3.073	333	39	815	1.880	4.847

6.2. Bilanca 2022. – 2026.

Tablica 12. Bilanca 2022. – 2026.

	Procjena 31.12.2021.	31.12.2022.	31.12.2023.	31.12.2024.	31.12.2025.	31.12.2026.
Dugotrajna imovina	2.243.491.701	2.355.951.247	2.892.785.000	2.932.955.000	2.869.270.000	2.778.240.000
Nematerijalna imovina	8.130.000	4.500.000	8.500.000	15.000.000	12.000.000	9.000.000
Materijalna imovina	2.149.467.446	2.270.071.247	2.802.905.000	2.836.575.000	2.776.335.000	2.688.305.000
Dugotrajna financijska imovina	61.380.000	61.380.000	61.380.000	61.380.000	60.935.000	60.935.000
Potraživanja	0	0	0	0	0	0
Odgodena porezna imovina	24.514.256	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Kratkotrajna imovina	67.850.700	62.740.700	58.540.700	42.276.000	32.811.000	48.310.000
Zalihe	1.360.000	1.250.000	1.050.000	810.000	170.000	180.000
Potraživanja	38.489.000	31.489.000	28.489.000	26.465.000	22.640.000	25.130.000
Kratkotrajna financijska imovina	1.700	1.700	1.700	1.000	1.000	0
Novac u banci i blagajni	28.000.000	30.000.000	29.000.000	15.000.000	10.000.000	23.000.000
Plaćeni troškovi bud.razdoblja	3.533.000	3.800.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
AKTIVA	2.314.875.401	2.422.191.947	2.954.825.700	2.978.731.000	2.905.581.000	2.830.050.000
Kapital i rezerve	792.693.631	793.026.631	793.065.631	793.880.631	796.760.631	800.607.631
Rezerviranja	106.000.000	105.500.000	78.000.000	79.600.000	53.000.000	53.000.000
Dugoročne obveze	813.692.992	972.397.991	942.238.991	1.026.222.991	973.222.991	920.222.991
Kratkoročne obveze	144.461.700	170.511.700	194.011.700	173.501.000	170.401.000	158.400.000
Odgodeno pl.troš. i prihod bud.raz.	458.127.079	380.755.625	947.509.378	906.126.378	913.156.378	897.819.378
PASIVA	2.314.875.401	2.422.191.947	2.954.825.700	2.978.731.000	2.905.581.000	2.830.050.000

6.3. Tijek novca 2022. – 2026.

Tablica 13. Tijek novca 2022. – 2026.

Mezr. pozicije	ACP vanaka	PROJEKTA 31.12.2021.	PLAN 31.12.2022.	PLAN 31.12.2023.	PLAN 31.12.2024.	PLAN 31.12.2025.	PLAN 31.12.2026.
NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI							
1. Dobit prije oporezivanja	001	4.607.000	333.000	30.000	815.000	1.890.000	4.947.000
2. Ukladežnja (ACP 003 do 010)	002	141.290.860	147.797.000	167.080.000	162.000.000	166.100.000	168.400.000
3. Amortizacija	003	128.000.000	138.000.000	147.000.000	142.000.000	145.000.000	147.000.000
4. Dobici / gubici od prodaje / ujedroćne usklađivanja dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	004	6.000.000	1.600.000	1.500.000	1.500.000	1.000.000	10.000.000
5. Dobici / gubici od prodaje, realizirani dobici / gubici / ujedroćna usklađivanja financijske imovine	005						
6. Prihodi od kamata i dividendi	006	-180.000	-250.000				
7. Prihodi od kamata	007	7.416.000	8.550.000	9.000.000	9.000.000	9.100.000	8.500.000
8. Rezerviranja	008						
9. Tečajne razlike (navedenojane)	009						
10. Ostala usklađivanja za nerovnoćane transakcije / realizirane dobice / gubice	010						
I. Povećanje ili smanjenje novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu (ACP 001+002)	011	146.037.000	143.130.000	167.630.000	163.316.000	166.990.000	170.347.000
3. Povećanje u radnom kapitalu (ACP 013 do 016)	012	-88.010.362	-86.186.388	-99.263.763	-103.406.000	-27.220.000	-88.377.000
4. Povećanje ili smanjenje kratkoročnih odnosa	013	-1.300.478	6.000.000	6.200.000	-5.510.700	-23.100.000	-7.001.000
5. Povećanje ili smanjenje kratkoročnih potraživanja	014	31.460.047	4.000.000	5.000.000	2.024.000	3.820.000	-2.480.000
6. Povećanje ili smanjenje zaliha	016	1.270.605	110.000	200.000	240.000	640.000	-10.000
7. Ostala povećanja ili smanjenja radnog kapitala	016	-89.438.136	-78.345.388	-89.353.763	-100.190.300	-8.585.000	-38.870.000
II. Novčane poslovanja (ACP 017+012)	017	87.826.638	81.944.612	686.867.263	49.905.000	129.760.000	121.870.000
4. Novčani izdaci za kamata	018						
5. Plaćeni porezi na dobit	019						
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI (ACP 017 do 012)	020	87.826.638	81.944.612	686.867.263	49.905.000	129.760.000	121.870.000
NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI							
1. Novčani prihodi od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	021						
2. Novčani prihodi od prodaje financijskih instrumenata	022						
3. Novčani prihodi od kamata	023						
4. Novčani prihodi od dividendi	024	370.839					
5. Novčani prihodi s osnove povrata daranih zajmova i štednih uloga	025						
6. Ostali novčani prihodi od investicijskih aktivnosti	026						
III. Ukupno novčani prihodi od investicijskih aktivnosti (ACP 021 do 026)	027	370.839	0	0	0	0	0
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	028	-227.865.487	-234.249.000	-627.733.763	-147.953.000	-81.780.000	-55.970.000
2. Novčani izdaci za stjecanje financijskih instrumenata	029						
3. Novčani izdaci s osnove daranih zajmova i štednih uloga za razdoblje	030						
4. Stjecanje ovisnog društva, umanjeno za stečeni novac	031						
5. Ostali novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	032						
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti (ACP 028 do 032)	033	-227.865.487	-234.249.000	-627.733.763	-147.953.000	-81.780.000	-55.970.000
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI (ACP 027+033)	034	-227.494.648	-234.249.000	-627.733.763	-147.953.000	-81.780.000	-55.970.000
NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI							
1. Novčani prihodi od povećanja temeljnog (upisanog) kapitala	035						
2. Novčani prihodi od izdavanja vlastitih i dužničkih financijskih instrumenata	036						
3. Novčani prihodi od glavnice kredita, pozajmica i drugih posuda	037	192.748.089	207.306.000	22.841.000	137.044.000		
4. Ostali novčani prihodi od financijskih aktivnosti	038						
V. Ukupno novčani prihodi od financijskih aktivnosti (ACP 035 do 038)	039	192.748.089	207.306.000	22.841.000	137.044.000	0	0
1. Novčani izdaci za otplatu glavnice kredita, pozajmica i drugih posuda i dužničkih financijskih instrumenata	040	-51.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000
2. Novčani izdaci za otplatu dividendi	041						
3. Novčani izdaci za financijski najem	042						
4. Novčani izdaci za otplatu vlastitih donosa i smanjenja temeljnog (upisanog) kapitala	043						
5. Ostali novčani izdaci od financijskih aktivnosti	044						
VI. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti (ACP 040 do 044)	045	-51.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000	-50.000.000
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI (ACP 039+045)	046	141.748.089	157.306.000	-27.159.000	87.044.000	-50.000.000	-50.000.000
1. Realizirane tečajne razlike po novcu i novčanim ekvivalentima	047						
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA (ACP 001+002+046+047)	048	1.181.889	2.000.000	-1.000.000	-14.000.000	-5.000.000	13.000.000
E) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	049	26.218.331	28.000.000	30.000.000	29.000.000	15.000.000	10.000.000
F) NOVAC I NOVČANI EKIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA (ACP 048+049)	050	27.400.220	30.000.000	29.000.000	15.000.000	10.000.000	23.000.000

6.4. Poslovni rizici

Tržišni rizik - tržište na kojem HŽPP djeluje i ostvaruje planirane prihode od prijevoza pod znatnim je utjecajem vanjskih čimbenika. Tržište prometnih usluga općenito se smanjivalo kao posljedica poremećaja u gospodarstvu i tako utjecalo na smanjenje broja prevezenih putnika.

Financijski rizik - pod utjecajem unutarnjih čimbenika, kao što su visoki troškovi poslovanja željezničkog prijevoza, i vanjskih čimbenika, kao što je pad prihoda na tržištu i visoke cijene kredita za financiranje poslovanja, što stvara nesigurnost i neizvjesnost u poslovanju.

Kreditni rizik - HŽPP posvećuje posebnu pozornost ovom riziku s obzirom na povećani stupanj zaduženosti, a time i načina vraćanja duga.

Rizik likvidnosti – HŽPP kontinuirano prati i analizira predviđeni i stvarni novčani tijek na osnovu dospjelosti financijske imovine i obveza.

Rizik vezan uz ljudske resurse - kroz upravljanje ljudskim potencijalima pokušavaju se smanjiti negativni učinci ovog rizika. HŽPP posebnu pozornost pridaje ljudskom faktoru kao najvažnijem resursu u poduzeću te prepoznaje važnost motivacije zaposlenika kao bitnih čimbenika uspješnosti.

Ostali rizici - HŽPP aktivno prati razvoj epidemije covid-19 te provodi aktivnosti radi korištenja mjera nadležnih institucija za održavanje likvidnosti u cilju smanjenja negativnog utjecaja na financijski položaj HŽPP-a.

Istovremeno, sukladno principima društveno odgovornog poslovanja HŽPP provodi optimalne mjere prilagodbe i održavanja poslovanja primjenjujući sve preporuke nadležnih tijela vezanih uz zaštitu života i zdravlja zaposlenih.

7. PROGRAMI I PROJEKTI INVESTICIJA

U razdoblju 2022. – 2026. HŽPP planira ukupne investicije u iznosu od 2.190.984 tisuće kuna.

Investicije u postojeće prijevozne kapacitete (vagone, lokomotive i vlakovi) iznose 389.100 tisuća kuna, a nabava novih motornih vlakova iznosi 1.663.864 tisuće kuna.

Za investicijsko održavanje i izgradnju objekata predviđeno je 37.000 tisuća kuna, a za informatizaciju sustava 101.020 tisuća kuna.

Tablica 14. Investicije HŽPP-a 2022. – 2026.

Red. Broj	Opis	Plan 2022.	Plan 2023.	Plan 2024.	Plan 2025.	Plan 2026.	Σ
1.	Modernizacija prijevoznih kapaciteta	62.300	75.300	94.500	96.000	61.000	389.100
1.1.	Modernizacija putničkih vagona	11.500	18.500	26.500	21.000	16.500	94.000
1.2.	Modernizacija lokomotiva/motornih vlakova	50.800	56.800	68.000	75.000	44.500	295.100
2.	Nabava prijevoznih kapaciteta	349.643	705.815	154.203	154.203	300.000	1.663.864
2.1.	Nabave putničkih vagona						
2.2.	Nabave motornih vlakova	349.643	705.815	154.203	154.203	300.000	1.663.864
2.3.	Nabave lokomotive						
3.	Investicijsko održavanje objekata	7.000	7.000	7.000	8.000	8.000	37.000
4.	Informatizacije društva	13.120	34.200	29.700	12.000	12.000	101.020
	UKUPNO: (1.+2.+3.+4.)	432.063	822.315	285.403	276.203	381.000	2.190.984

Nabavom novih vlakova ostvaruje se važan iskorak u postizanju konkurentnosti na prijevoznom tržištu, što uz ostale investicije i inovacije znatno pridonosi ostvarenju utvrđenih strateških ciljeva.

Supstitucija klasičnih sastava motornim vlakovima rezultira smanjenjem troškova energije i operativnih logističkih troškova. Do kraja 2026. HŽPP će raspolagati sa 67 novih vlakova, odnosno 70 vlakova uključivo tri prototipa iz 2011. odnosno 2012. godine.

Tablica 15. Nabava novih vlakova 2015. – 2026.

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	ΣΣ
EMV GPP - gradski	6	4					5	1					16
EMV RP - regionalni/lokalni	10						1	5					16
DMV RP - regionalni/lokalni		1			3	1			2	5			12
21 EMV EU FOND								3	18				21
BEMV i BMV										1	1		2
UKUPNO	16	5	0	0	3	1	6	9	20	6	1	0	67

7.1. Ulaganja u objekte u funkciji HŽPP-a

Planom investicija od 2022. do 2026. predviđena su ulaganja u opremu i objekte koji su u funkciji kvalitetnog obavljanja djelatnosti poduzeća. To su uređenja zgrada, depoa, poslovnih prostora i poboljšanja uvjeta rada. Iznos predviđen za sanaciju i izgradnju objekata iznosi 37.000 tisuća kn. Daljnja nabava novih vlakova iziskuje ulaganje u modernizaciju i izgradnju objekata za održavanje prijevoznih kapaciteta. U navedenom razdoblju posebno je predviđeno ulaganje u objekte održavanja u Varaždinu, Zagrebu, Solinu i Osijeku.

7.2. Informatizacija sustava

Za učinkovito kontinuirano i dugoročno upravljanje promjenama organizacije i informatizacije poslovanja bit će izvršen projekt informatizacije sustava u iznosu od 101.020 tisuća kn do 2026. godine.

U to su uključeni sljedeći projekti:

- Nadogradnja informatičkog i prodajnog sustava te modernizacija vlakova informatičkim sustavom koja sadrži 4 projekta:
 - a) Unaprjeđenje online prodajnog sustava čime se podiže razina kvalitete usluge većom dostupnošću i boljim informiranjem putnika, smanjuje broj reklamacija, osnažuju online kanali prodaje, smanjuje opterećenje blagajni te omogućuje brža i jednostavnija kupnja karata.
 - b) Implementacija Wi-Fi sustava u vlak u čime će se ponuditi usluge s dodatnom vrijednošću kako bi se mogla ishoditi kategorija vlaka po UIC-u. Dodatna vrijednost za putnike bit će offline videosadržaji, a marketing će dobiti novu platformu za kreiranje novih ponuda za oglašavanje i informiranje putnika.
 - c) Ugradnja GPS modula u vlakove zajedno sa sustavom za praćenje lokacije vlakova u realnom vremenu, sustavom za praćenje potrošnje električne energije u vlakovima i sustavom za najavu kolodvora/stajališta. Realizacijom ovog projekta korisnici usluge bit će kvalitetnije informirani čime će se podići razina kvalitete usluge i zadovoljstvo korisnika. Krajnji cilj je pridobivanje lojalnog putnika, smanjenje broja reklamacija i gužvi na blagajnama.

- d) Nadogradnja SIEM sustava (upravljanje sigurnosnim događajima unutra informacijskog sustava) i SOC usluge (sigurnosno operativni centar) - kontinuirani nadzor omogućava pravovremenu reakciju na sigurnosne incidente i potrebnu kibernetičku forenziku.
- Usklađenje s normom informacijske sigurnosti (ISO 27001) - implementacija sustava upravljanja informacijskom sigurnošću pruža potvrdu klijentima i poslovnim partnerima da se prema informacijama postupa odgovorno i da se one koriste i distribuiraju profesionalno i sigurno. Standard podliježe različitim područjima primjene gdje rezultati mogu biti: definirana politika sigurnosti, sigurnost organizacije, kontrola i klasifikacija izvora, sigurnost osoblja, sigurnost materijalnih dobara i životne sredine, operativno upravljanje i komunikacija, kontrola pristupa, razvoj i održavanje raznih sustava i upravljanje kontinuitetom poslovanja.
 - Napredna zaštita virtualne infrastrukture (XDR - uključuje *machine learning* i *artificial intelligence*) - cilj projekta je implementirati sustav za nadzor i zaštitu virtualne infrastrukture i serverskog dijela organizacije kako bi se rizik od ispada sustava smanjio na najmanju moguću mjeru.
 - ISPRO nadogradnja infrastrukture podatkovnog centra - cilj je zamjena zastarjele opreme koju više ne podržava proizvođač (diskovni sustav, sustav za visoku dostupnost i raspodjelu opterećenja, jezgri preklonici). Uz to, zastarjela oprema predstavlja sigurnosni rizik i onemogućava potrebne nadogradnje za povećanje kapaciteta. Uz zamjenu opreme, cilj je i kupnja dodatnih resursa za povećanje kapaciteta sustava ISPRO.
 - Nadogradnja postojećeg informatičkog sustava HŽPP-a - nabavom i implementacijom nove opreme (usmjernici, vatrozid, preklonici) omogućit će se daljnji rad sustava prema preporukama proizvođača i izbjeći sigurnosni rizici koji se pojavljuju zbog nepodržanosti zastarjele opreme.
 - Sustav za upravljanje dokumentima (DMS) - implementacija sustava upravljanja internim dokumentima, uz digitalizaciju postojećih optimiziranih procesa i težnju prema brzom digitalnom poslovanju *bez papira*.
 - Sustav za upravljanje reklamacijama kojim će se osuvremeniti sustav reklamacija korisnika tako da se umjesto postojećeg načina upravljanja korisničkim pitanjima (e-mail) uvede sustav koji je namijenjen toj svrsi te osigura bolja komunikacija prema korisnicima usluga, lakše upravljanje pojedinim pitanjima i njihova distribucija prema organizacijskim jedinicama. Projektom bi se osigurala arhiva svih upita korisnika i baza znanja koja iz njih nastaje.
 - LOGIS (studija + software) - implementacija rješenja za upravljanje flotom vozila HŽPP-a i strojnim i vlakoprtnim osobljem, kvalitetnije upravljanje voznim parkom, osigurat će se evidencija servisa, popravaka, transparentnije i optimalnije upravljanje strojnim i vlakoprtnim osobljem te unaprijediti izvještavanje.

8. SWOT ANALIZA

Strateška analiza položaja društva u njegovom vanjskom okruženju kroz razumijevanje makroekonomskih, socio-demografskih te tehnoloških uvjeta poslovanja kao i usporedna analiza s europskim operaterima u putničkom željezničkom prijevozu omogućili su identifikaciju potencijalnih mogućnosti i prijetnji budućeg razvoja društva. Istovremeno se kroz detaljnije razumijevanje unutarnjeg okruženja Društva, odnosno glavnih resursa i kompetencija kojim Društvo raspolaže, kao i kroz identifikaciju izazova u operativnom i financijskom poslovanju uočilo najveće snage i potencijalne slabosti Društva.

Tako uočene snage, slabosti, mogućnosti i prijetnje budućeg razvoja Društva prikazane su u SWOT matrici u nastavku dokumenta, a iz iste je razvidno kako se HŽ PP kontinuirano susreće s izazovima u poslovanju od kojih je primarno naglasak ovisnosti o kratkoročnom i dugoročnom stanju infrastrukture, te nepovoljnoj strukturi voznog parka. S druge strane, prijevoz putnika željeznicom u Republici Hrvatskoj ima perspektive zbog potencijalnog rasta broja prevezenih putnika, ekološke prihvatljivosti i veće energetske učinkovitosti u odnosu na cestovni prijevoz putnika. Primjerice već danas na pojedinim relacijama prijevozna potražnja je veća od mogućnosti jer HŽ Putnički prijevoz nema dovoljno raspoloživih mobilnih kapaciteta za organizaciju prijevoza na svim relacijama. Stoga najavljena modernizacija i ulaganja u željezničku infrastrukturu i željeznički sektor općenito svakako mogu predstavljati polugu za daljnji razvoj Društva. Navedenim svakako ne prestaje snažna ovisnost društva o makroekonomskim kretanjima, statusu i razini ulaganja u željezničku infrastrukturu kao i ovisnost o (dugoročnim) ugovorima za poticanje putničkog prijevoza. Pri tom je nedvojbeno da dugoročnost iskustva te jedinstvenost položaja na tržištu domaćeg putničkog željezničkog prometa daju Društvu prednost za daljnji rast. Pri tom je nužna poluga daljnjeg razvoja svakako i transformacija poslovnog i operativnog modela poslovanja koji mora biti orijentiran prema tržištu, prilagodljiv i proaktivan prema potrebama i zahtjevima putnika.

Stoga, najveće snage HŽPP-a leže u povijesnoj poziciji jedinog pružatelja usluge željezničkog putničkog prijevoza kao i iskustvo te tehnička znanja ljudskih resursa. Relativnu sigurnost u poslovanju pri tom daje i postojanje višegodišnjeg PSO ugovora za poticanje putničkog prijevoza koji osigurava financijsku stabilnost i održivost poslovanja.

Spomenuto loše stanje željezničkog voznog parka jedno je od najvećih slabosti Društva jer se isto reflektira u nižoj kvaliteti, pouzdanosti i udobnosti pružene usluge, veličini potencijalnog opsega usluge koje bi društvo moglo pružiti te visokim troškovima i nepovoljnim uvjetima održavanja. Također, relativno niska razina tržišne prepoznatljivosti društva kao i same prijevozničke usluge zahtijevat će od Društva ulaganje značajnih napora. Naposljetku, nepovoljna struktura zaposlenika (dobi i kvalifikacijama), kao i niska razina tržišne orijentacije predstavljaju za Društvo ključne izazove ukoliko isto želi i planira iskoristiti potencijalne prilike i izbjeći prijetnje na tržištu.

Nedvojbeno je da glavne prilike za društvo proizlaze iz očekivanog rasta potražnje za željezničkim putničkim prijevozom (djelomično kao posljedica promjena u ostalim modalitetima prijevoza, ali i veće atraktivnosti željezničke usluge kao rezultat rasta kvalitete usluge), očekivanim ulaganjima u željezničku infrastrukturu koja će biti Društvu ključna za veću atraktivnost i rast kvalitete daljinskog prijevoza. Pri tom će važnu ulogu imati aktivno sudjelovanje u aktivnostima integriranog urbanog prijevoza u Zagrebu i ostalim hrvatskim gradovima, dok se relativna stabilnost poslovanja i planiranja osigurava kroz zaključivanje višegodišnjeg PSO ugovora.

S druge pak strane, izostanak odnosno sporost modernizacije željezničke infrastrukture jedna je od glavnih prijetnji budućeg razvoja Društva. Osim toga, s obzirom na provedenu službenu liberalizaciju tržišta očekuje se ulazak i prvih konkurenata na tržište putničkog željezničkog prijevoza koji će od HŽ PP-a tražiti brzu

prilagodbu tržišnim uvjetima poslovanja, a dodatnu prijetnju predstavljat će i potencijalno dodatno jačanje uloge supstituta usluzi putničkog željezničkog prijevoza.

Tablica 16. SWOT analiza

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> » dugogodišnja željeznička tradicija » konkurentna prednost u pružanju dodatnih usluga u odnosu na alternativne oblike prijevoza (vagonski za spavanje, vagon-restoran i sl.) » raznovrsnost tarifne ponude – popusti i povlastice raznim kategorijama građana (studenti, umirovljenici i sl.) » potpora poslovanju kroz višegodišnji ugovor o javnim uslugama (PSO ugovor) za nerentabilne linije » prigradski željeznički prijevoz kao najbrža poveznica do centra grada » razvoj integriranog prijevoza koji zauzima sve važnije mjesto u budućnosti održive mobilnosti te postaje alternativa korištenju osobnih automobila » pružanje usluge prijevoza u međunarodnom prometu » ekološka prihvatljivost i orijentacija prema ekološkim izvorima energije 	<ul style="list-style-type: none"> » glomazan sustav koji se teško prilagođava promjenama na tržištu » nedostatak tržišne orijentacije – nedostatak novih proizvoda i dodatnih usluga, neadekvatna kvaliteta usluge » neadekvatan i zastarjeli vozni park » nedostatak prijevoznih kapaciteta za potpuno udovoljavanje prijevoznj potražnji » dugogodišnja nedovoljna ulaganja u postojeća vozila i obnovu voznog parka » ne postoje adekvatni kapaciteti za održavanje voznog parka » ovisnost kvalitete prijevozne usluge o HŽ Infrastrukturi (stanje željezničke mreže, radovi i sl.) » niska razina integriranosti s ostalim oblicima prijevoza » nepovoljna starosna struktura i razina stručne kvalifikacije zaposlenika » relativno niska razina promocije i prepoznatljivosti putničkog željezničkog prijevoza u Hrvatskoj kao i brenda HŽPP-a » infrastrukturni kapaciteti za prihvat putnika nisu u vlasništvu HŽPP-a
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> » modernizacija voznog parka nabavom motornih vlakova uz mogućnost bolje organizacije prijevozne ponude » smanjivanje utjecaja države u donošenju poslovnih odluka i liberalizacija tržišta kao prilika za razvoj tržišno orijentirane poslovne kulture i novog operativnog modela » iskoristiti veliko zagušenje cestovne mreže u vršnim razdobljima, osobito tijekom turističke sezone, za dodatnu željezničku ponudu prijevoza » daljnji razvoj i integracija gradsko-prigradskog željezničkog sustava u većim gradovima, uz suradnju ostalih prijevoznika » jačanje svijesti populacije odnosno korisnika o koristima željezničkog putničkog prijevoza (ekologija, udobnost i sl.) » uvođenje novih tehnologija – IT sustavi i novi vlakovi » uvođenje mjera za racionalizaciju sustava održavanja voznog parka » obnova željezničke infrastrukture » korištenje sredstava europskih strukturnih fondova za financiranje investicija i planiranih aktivnosti 	<ul style="list-style-type: none"> » stvarna liberalizacija tržišta i ulazak konkurencije na domaće tržište željezničkih putničkih usluga » sporost u izgradnji nove i obnovi postojeće infrastrukture » loše stanje željezničke infrastrukture (pruge, kolodvora, itd.) te česti poremećaji voznog reda zbog stanja infrastrukture te učestalih radova » razvoj cestovne infrastrukture i jaka konkurencija cestovnih prijevoznika » jačanje mreže zrakoplovnih prijevoznika u unutarnjem prometu (pojava niskobudžetnih prijevoznika) » nužnost stroge primjene EU regulative u pojedinim područjima poslovanja

Uprava-direktor

mr. sc. Željko Ukić, dipl. ing.




Popis tablica

<i>Tablica 1. Makroekonomski pokazatelji u RH za razdoblje 2011. – 2022.</i>	5
<i>Tablica 2. Vrijeme putovanja</i>	8
<i>Tablica 3. Cijene karata po pojedinim relacijama za vlak i autobus</i>	9
<i>Tablica 4. Ostvarenje prijevoza putnika za razdoblje 2019., 2020., plan i procjena 2021.</i>	11
<i>Tablica 5. Prijevoz putnika za razdoblje 2021. – 2026.</i>	17
<i>Tablica 6. Vučna vozila po serijama za razdoblje 2022. – 2026.</i>	18
<i>Tablica 7. Nabava novih vlakova za razdoblje 2015. – 2026.</i>	19
<i>Tablica 8. Struktura zaposlenika po stručnoj spremi</i>	19
<i>Tablica 9. Dobna struktura zaposlenika</i>	19
<i>Tablica 10. Broj radnika za razdoblje 2021. – 2026.</i>	20
<i>Tablica 11. Račun dobiti gubitka 2021. – 2026. u tis. kn</i>	21
<i>Tablica 12. Bilanca 2021. – 2026.</i>	22
<i>Tablica 13. Tijek novca 2021. – 2026.</i>	23
<i>Tablica 14. Investicije HŽPP-a 2022. – 2026.</i>	24
<i>Tablica 15. Nabava novih vlakova 2015. – 2026.</i>	25
<i>Tablica 16. SWOT analiza</i>	28

Popis slika

<i>Grafikon 1. Prevezeni putnici po vrstama prijevoza</i>	<i>7</i>
<i>Grafikon 2. Ostvareni PKM-i po vrstama prijevoza</i>	<i>7</i>