

Red. prof. dr. sc. Ljerka Cerović, dipl. oec.
 Doc. dr. sc. Dario Maradin, dipl. oec.
 Ivana Vučković Rogan, struč. spec. oec.

LIBERALIZACIJA ŽELJEZNIČKOGA PUTNIČKOG PRIJEVOZA U REPUBLICI HRVATSKOJ

1. Uvod

Trgovačko društvo HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. od svoga osnivanja do ranih godina XXI. st. (2006. godine) doživjelo je brojne organizacijske i strukturne promjene. Djelovalo je pod imenom „Javno poduzeće HŽ - Hrvatske željeznice“ od 1992. godine, prije čega pod imenom Hrvatsko željezničko poduzeće (HŽP), a do 5.10.1990. godine kao Samoupravna interesna zajednica željezničkog prometa. U isto vrijeme mijenjali su se i pravni oblici ovoga poslovnog subjekta, koji je isprva djelovao kao društvo s vlastitom pravnom osobnošću, a od 1998. godine kao trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću. Restrukturiranjem poduzeća 1994. godine stvoren je novi unutarnji ustroj, no isti je bio tek uvod u brojne daljnje reorganizacije koje su se provodile gotovo svake godine. Konačno, 2006. godine osnovana su četiri samostalna poduzeća: HŽ Infrastruktura d.o.o. (HŽI), HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (HŽPP), HŽ Cargo d.o.o. (HŽC) i HŽ Vuča vlakova d.o.o. (HŽVV), kojima je upravljalo krovno poduzeće HŽ Holding d.o.o. Narednim restrukturiranjem 1.11.2012. godine HŽ Vuča vlakova d.o.o. ušla je u sastav HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i HŽ Carga d.o.o., a HŽ Holding d.o.o. je ušao u sastav HŽ Infrastrukture d.o.o., stoga danas zapravo govorimo o tri zasebna i samostalna društva: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o.

U fokusu interesa ovog rada je HŽ Putnički prijevoz d.o.o. koji obavlja usluge prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu te koji je i dalje u 100% vlasništvu Republike Hrvatske. Kao jedino trgovačko društvo u Republici Hrvatskoj koje osigurava pružanje navedenih usluga, smatra se monopolistom na ovom specifičnom tržištu prijevoznih usluga.

S teorijskog motrišta, monopol kao tržišna struktura podrazumijeva jednog pružatelja proizvoda ili usluge

koji samostalno formira cijenu i količinu svoje ponude, te zapravo vodi aktivnu politiku cijene i količine. S obzirom da je monopolist jedini pružatelj proizvoda ili usluge na tržištu, krivulja potražnje sektora ujedno je i krivulja potražnje poduzeća monopoliste, a cijena proizvoda formira se izravno iz njegove krivulje potražnje [1]. Potražnja za proizvodima i uslugama na takvim tržištima je neelastična, obzirom da alternativa ne postoji.

No, u uvjetima realne ekonomije, u ovakvim situacijama država preuzima ulogu nadzornog, ali i potpornog tijela, kako bi se formirale prijevozne cijene prihvatljive svim socijalnim strukturama potencijalnih korisnika prijevoza, ali i zaštitio položaj pružatelja usluge.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju i prihvaćanjem pravne stečevine EU, uslijedilo je novo razdoblje u željezničkome sektoru, a isto označava napuštanje monopolske tržišne strukture te otvaranje tržišta i njegovu liberalizaciju. Poticanje konkurentnih tržišnih odnosa, kroz procese restrukturiranja i liberalizacije, jedan je od temeljnih ciljeva prometne politike EU. U cilju oporavka i snažnijeg razvoja željezničkoga sektora, Europska komisija je još 1980-tih započela te i danas provodi aktivnu politiku stvaranja zajedničkog jedinstvenog tržišta željezničkih usluga kroz niz dokumenata, direktiva i uredbi.

I prije ulaska u punopravno članstvo EU (1. srpnja 2013. godine), RH započinje s restrukturiranjem i pripremom hrvatskog željezničkog sektora na liberalizaciju tržišta, implementacijom niza direktiva i uredbi Unije te donošenjem novih zakona iz područja željezničkoga sektora. Zakon o željeznici (NN 32/19, proizašao iz njegovih prethodnih verzija NN 94/13, 148/13, 73/17), kao temeljni akt u željezničkome sektoru, predstavlja preduvjet za liberalizaciju tržišta koja počinje razdvajanjem poduzeća koja provode djelatnost pružanja usluga željezničkoga prijevoza putnika i/ili tereta i djelatnost upravljanja željezničkom infrastrukturom. RH, kao jedini vlasnik željezničkih trgovačkih društava, aktivno provodi cjeloviti proces restrukturiranja željezničkoga sektora, a donošenjem zakonskih okvira provodi i organizacijsko restrukturiranje željezničkoga sustava.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o., društvo koje je nastalo u skladu sa Zakonom o željeznici, razdvajanjem putničkoga prijevoza od ostalih društava nekoć nadređenog krovnog poduzeća HŽ Holding d.o.o., kao jedini pružatelj usluga željezničkoga prijevoza putnika još uvijek na tržištu RH nastupa kao monopolist. Kako bi društvo HŽPP iskoristilo sve prednosti liberalizacije i

otvaranja tržišta, u tijeku je restrukturiranje i prilagodba društva novim tržišnim uvjetima.

U tome smisli, u nastavku rada analizirat će se postojeći model poslovanja i trenutno stanje društva HŽPP, istražiti će se što donosi liberalizacija tržišta, opisati procese i izazove restrukturiranja, te navesti aktivnosti i mjere koje se poduzimaju u procesu prijelaza društva HŽPP iz monopolske tržišne strukture na otvoreno i slobodno tržište.

2. Monopol na tržištu željezničkoga putničkog prijevoza Republike Hrvatske

Za razliku od ostalih tržišnih struktura, monopol je jedina tržišna struktura u kojoj jedan proizvođač ili pružatelj usluge sa svojim proizvodom ili uslugom predstavlja cijelu gospodarsku granu ili sektor. Monopolisti su često zbog svojih obilježja, strateških sirovina, poznavanja proizvodnih tehnika, zakonskih odredbi ili ekonomije obujma u vlasništvu države [2]. Trgovačko društvo HŽ Putnički prijevoz d.o.o., od svog je osnivanja u vlasništvu Republike Hrvatske te predstavlja svojevrsni strateški resurs i javno dobro. S druge strane, željeznički putnički prijevoz ima podršku države za obavljanje ove djelatnosti, kroz PSC (Public Service Contract) o javnim uslugama željezničkog prijevoza, sklopljen između Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i HŽPP-a za desetogodišnje razdoblje (od 1.1.2019. godine do 31.12.2028. godine), obzirom da u postojećim tržišnim okolnostima, bez takvog poticaja, ne bi postojao potreban interes od strane postojećeg pružatelja usluga.

Za razliku od monopolista kojima je, u skladu s klasičnom Marshallovom teorijom poduzeća, temeljni cilj poslovanja stvaranje ekstra profita, monopolisti u vlasništvu države često nemaju za cilj samo profit. Cilj i uloga države je pružanje građanima određenih usluga ili prava, ujedno kontrolirajući cijene koje su svima prihvatljive i dostupne, ne samo na stani potražnje, već i na strani ponude. Iz toga razloga država često različitim programima i mjerama subvencionira određene sektore od javnog interesa, kao što je to u ovome primjeru sektor željezničkoga putničkog prijevoza RH.

Pojedine proizvode i usluge, kao što je to primjer s javnim prijevozom, iz različitih razloga, a često zbog visokih troškova, nije moguće realizirati u privatnom sektoru. Takve proizvode ili usluge najčešće pružaju poduzeća u vlasništvu države. Radi se o proizvodi-

ma i uslugama od životne važnosti za funkcioniranje društva te predstavljaju neku od osnovnih životnih potreba, kao što je to i javni gradski prijevoz [3].

Monopoli vezani uz temeljne ljudske potrebe, koji zadiru zapravo u kategoriju nužnih dobara te imaju attribute vrlo niske elastičnosti potražnje, najčešće su u vlasništvu države. Država tada kroz odgovarajuće naknade (subvencije), usmjerene poduzećima pružateljima proizvoda ili usluge, indirektno utječe na konačne cijene proizvoda i usluga i tako regulira tržišna kretanja, nastojeći aktivirati potrebne mehanizme u funkciji uspostavljanja tržišne ravnoteže. HŽPP, kao i mnoga druga javna poduzeća u vlasništvu države, primjer je takvog fenomena.

Do kraja dvadesetog stoljeća, željeznica je u gotovo svim državama bila isključivo u vlasništvu države. Tek krajem dvadesetog stoljeća, zbog pada udjela željezničkoga prijevoza na tržištu i pada konkurentnosti sektora, EU započinje s deregulacijom tržišta željezničkoga sektora.

U bivšoj Jugoslaviji, a potom i u Republici Hrvatskoj država je imala ulogu regulatora cijena u željezničkom sektoru. U željezničkom putničkom prijevozu država je gotovo do konca 2012. imala izravnu kontrolu nad cijenama. U Zakonu o iznimnim mjerama kontrole cijena (NN 73/97), kako bi se spriječile monopolske cijene, propisane su određene mjere koje to sprečavaju, a prema Uredbi o izravnim mjerama kontrole cijena (NN 2/01) obuhvaćen je i željeznički prijevoz.

U cilju maksimizacije društvenog blagostanja, RH imala je ulogu regulatora cijena na tržištu željezničkoga prijevoza sve do konca 2012. godine, što je izravno utjecalo na stanje ovog tržišnoga sektora. Naime, velika nacionalizirana poduzeća nisu uvijek i ekonomski optimalna rješenja. Kod monopola, u procesu ostvarenja ciljeva efikasnosti rada i društvenog blagostanja, pojedini faktori imaju različite utjecaje na ostvarenje ciljeva [4]. Tako država, s jedne strane, nastoji racionalizirati i smanjiti troškove, a s druge strane nastoji povećati ukupnu zaposlenost i blagostanje u društvu. No, država je često zanemarivala prvotne ciljeve uvođenja regulacije i održavala regulirana poduzeća „na životu“ bez obzira na postignutu učinkovitost ili zadovoljenje širih društvenih interesa [5].

Niska učinkovitost poduzeća te dugoročno akumuliranje gubitaka razlozi su zašto se, prije svega EU, pa konačno i većina država u Europi, među kojima i RH, opredijelila za restrukturiranje i deregulaciju ovoga tržišta, odnosno za liberalizaciju željezničkoga sektora.

3. Proces liberalizacije željezničkoga sektora i analiza utjecaja na željeznički putnički prijevoz u RH

Općenito gledajući, liberalizacija podrazumijeva slobodu te stanje bez ograničenja i zapreka. U ekonomskome smislu, liberalizacija označava deregulaciju tržišta, ukidanje državnih ograničenja i zabrana, ukidanje monopolske tržišne strukture te otvaranje tržišta za slobodan ulaz i izlaz konkurenata.

3.1. Liberalizacija u sektoru željezničkoga prometa

Liberalizacija željezničkoga sektora označava proces razdvajanja željezničke infrastrukture i željezničkoga prijevoza putnika i robe te pružanje istih uvjeta i naknada za korištenje infrastrukture svim zainteresiranim stranama koje zadovoljavaju uvjete i imaju potrebne zakonske dozvole za obavljanje prijevoza željeznicom. Zakon o željeznici (NN 32/19), ne dovodeći u pitanje Uredbu EZ 1370/2007 te Uredbu EU 2016/2338, svakom željezničkom prijevozniku, uz jednake nediskriminirajuće i transparentne uvjete, odobrava pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svrhu pružanja usluga željezničkoga prijevoza putnika i robe.

Liberalizacija željezničkoga sektora u EU uslijedila je kao odgovor na višegodišnju stagnaciju te pokušaj njegova oživljavanja. Gospodarski rast Europe ne bi bio moguć bez jakog željezničkoga prometa i dobrih željezničkih veza. Iz toga razloga, željeznica je isprva bila u vlasništvu i pod kontrolom države te se nije dozvoljavao ulazak privatnih operatera. No, zbog spornosti i inercije u poslovanju državnih željeznica, slabe prilagodbe na zahtjeve tržišta i bez odgovarajuće konkurencije, ovaj je model vlasništva oslabio željeznički sektor (posebno u odnosu na druge vrste prijevoza) i doveo ga u stanje stagnacije. Istovremeno, prometni koridori u Europi postaju sve zagušeniji, onečišćenje je sve veće, a prometne politike država su međusobno neusklađene. Iz toga razloga EU otvara svoja tržišta te ulazi u proces liberalizacije ovoga sektora. Prioritet EU je stvaranje SERA-e (*Single European Railway Area*), tj. jedinstvenoga europskog željezničkog prostora, kao modela dugoročnog osiguranja konkurentnosti željezničkoga prometa [6]. Spomenuto je jedan od preduvjeta za gospodarski rast i jačanje konkurentnosti EU u odnosu na ostatak svijeta.

Preteča procesa liberalizacije u EU je objava Bijele knjige (*White paper*), „Dovršenje unutarnjeg tržišta“ 1985. godine, koja predstavlja dokument Europske

komisije u kojemu se navode prve smjernice zajedničke prometne politike zemalja Unije. Potom dolaze i 4 željeznička paketa u kojima se prvi puta spominje otvaranje tržišta kao nužan preduvjet za razvoj i dugoročnu održivost željezničkoga sektora. Konačno, dolazi i Bijela knjiga od 12. rujna 2001. „Europska prometna politika za 2010. godinu: vrijeme za donošenje odluka“, koja propisuje sigurne, učinkovite i visokokvalitetne usluge prijevoza putnika kroz uređeno tržišno natjecanje. U istoj Uredbi navodi se važnost razvoja okoliša, regionalnoga razvoja, prava putnika posebnih socijalnih kategorija poput umirovljenika, te ostale odredbe koje jamče ravnopravnost među prijevoznicima iz različitih država.

Liberalizacija željezničkoga prijevoza u RH aktivno započinje njezinim punopravnim članstvom u EU (1. srpnja 2013. godine). Iako je HŽPP trenutno i dalje jedini pružatelj usluga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu u RH, dugo iščekivana liberalizacija hrvatskoga željezničkog putničkog prijevoza označila je kraj monopolske tržišne strukture te otvaranje tržišta i slobodan ulazak konkurentskih operatera na tržište. Očekuje se da će „novi“ prijevoznici konkurirati za PSC o javnoj usluzi i naknadi na neprofitnim pravcima.

Sukladno Uredbi EZ 1370/2007, PSC zaključen između Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i HŽPP-a, za usluge od općeg interesa u javnome željezničkom prijevozu u RH, osigurava transparentnost i efikasnost usluge javnog prijevoza na temelju dodijeljenih prava za obavljanje željezničkoga prijevoza sukladno opsegu usluge koju pruža i izračunima razlike prihoda i rashoda.

Temeljem objektivnih financijskih pokazatelja, kroz PSC definira se visina naknade koju će država dodijeliti prijevozniku za obavljanje usluge javnoga prijevoza. „Naknada za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne smije biti veća od iznosa koji je neophodan za pokriće neto troškova koji su nastali pri izvršenju obveze javne usluge, uzimajući u obzir prihode i razumnu dobit. Prihodi pretpostavljaju prihode od prijevoznih karata, uključujući zamjene za prijevozne karte, prihode proizašle iz školskog i studentskog prijevoza, prihode od prijevoza putnika s invaliditetom, prihode od kazni za vožnju bez prijevozne karte, kao i prihode po osnovi dijeljenja prihoda. Dok se razumna dobit određuje kao prosječna stopa prinosa na kapital uzimajući u obzir stupanj (ne)postojanja rizika“ [7].

S obzirom na liberalizaciju i otvaranje tržišta željezničkoga putničkog prijevoza u RH te u cilju osigura-

vanja dugoročne održivosti društva, sklapanje ovoga desetgodišnjeg PSC-a o javnom prijevozu, sukladno Uredbi EZ 1370/2007, predstavlja jedan od ključnih koraka u promicanju održivoga razvoja željezničkog sektora u RH, ali i cjelokupnog hrvatskog prometnog sustava [8].

3.2. Prometna politika Europske unije i Republike Hrvatske

„Promet je kamen temeljac procesa europskih integracija i čvrsto je povezan sa stvaranjem i dovršetkom unutarnjega tržišta kojim se promiče zapošljavanje i gospodarski rast“ [9]. Prometna politika temeljni je pokretač gospodarstva nekog društva. Prometna politika koja podrazumijeva slobodu kretanja ljudi i roba u zemlji i preko granica preduvjet je blagostanja i gospodarskoga razvoja. Međunarodni, nacionalni i regionalni razvoj neke države nije moguć bez dobre prometne povezanosti koja osigurava mobilnost ljudi i roba. „Transport je središnji čimbenik međunarodne trgovine, regionalne integracije i osiguravanja ravnomjernog nacionalnog i regionalnog razvitka“ [10].

Prometna politika EU teži razvoju svih vrsta prometa: cestovnog, zračnog, pomorskog i željezničkog. Temeljni ciljevi prometne politike EU jesu ostvariti suradnju između država članica, stvoriti jedinstveni prometni prostor, omogućiti svim državama članicama jednake uvijete na tržištu te smanjiti razlike između bogatih i siromašnih članica. Pri tome EU stavlja naglasak na poboljšanje infrastrukture, zaštitu okoliša, poticanje tehničkih istraživanja, povećanje standarda sigurnosti, prava putnika i sl.

Zbog stagnacije željezničkoga prijevoza i različitih prometnih politika u državama članicama, Europska komisija je još 80-tih godina dvadesetoga stoljeća predstavila prvi prijedlog mjera za stvaranje internog tržišta željezničkih usluga. Bijeli knjiga iz 1985. godine po prvi puta navodi konkretne mjere zajedničkih prometnih politika zemalja EU, implicirajući liberalizaciju i otvaranje te deregulaciju tržišta željezničkoga prijevoza. „Provedene studije i iskustvo država članica u kojima niz godina postoji tržišno natjecanje u sektoru javnoga prometa pokazuju da, uz odgovarajuća jamstva, uvođenje uređenog tržišnog natjecanja između operatera vodi do privlačnijih i inovativnijih usluga po nižim cijenama“ (Uredba EZ 1370/2007, 2007: 97).

U cilju održiva rasta željezničkoga sektora, u razdoblju 2001.-2017., Europska komisija donosi četiri pravna dokumenata nazvana Željeznički paketi. Cilj tih paketa je razvoj željeznice u državama članicama

te stvaranje jedinstvenoga željezničkog prostora i otvaranje tržišta. Prvi željeznički paket, donesen 2001. godine, temelj je za otvaranje tržišta teretnoga prijevoza. Predviđa pristup željezničkoj infrastrukturi svih prijevoznika te otvaranje međunarodnoga tržišta teretnome prijevozu. Drugi željeznički paket, donesen 2004. godine, ima za cilj stvaranje zajedničkoga pristupa sigurnosti te je osnovana ERA (*European Railway Agency*), kao mjerodavno tijelo Unije za sigurnost u željezničkome prometu. Treći željeznički paket iz 2007. godine predviđa međunarodnu liberalizaciju željezničkoga putničkog prijevoza te regulira prava putnika u željezničkome prijevozu. Četvrti željeznički paket, donesen 2016. godine, sadrži tri grupe mjera: ažuriranje pravila o upravljačkoj strukturi u području infrastrukture i prijevoza (upravljački stup), daljnju liberalizaciju željezničkoga putničkog prijevoza (otvoreni stup), smanjivanje administrativnih troškova te jačanje uloge ERA-e (tehnički stup).

U okviru svoje prometne politike, EU zagovara izgradnju koridorske TEN-T prometne mreže (*Trans European Network - Transport*), odnosno spajanje odvojenih nacionalnih mreža u jednu mrežu koja će povezivati sve dijelove Europe. Zadatak i cilj je da organiziranjem paneuropskih prometnih koridora do 2050. godine većina korisnika ne bude udaljena više od trideset minuta od TEN-T prometne mreže.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju, prometna politika RH postaje dio prometne politike EU. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH, sukladno metodologiji Europske komisije, izradilo je Strategiju prometnog razvoja RH (2017.-2030.) u kojoj je opisano stanje prometnog sektora države. Strategija se temelji na analizi postojećega stanja te kroz postavljene hipoteze i dobivene nalaze definira niz općih i strateških ciljeva i mjera koje bi se trebale provoditi u prometnome sektoru RH. Neki od općih ciljeva su poticanje javnoga prijevoza u aglomeracijskom i lokalno regionalnom kontekstu, smanjenje utjecaja prometnog sustava na klimatske promjene i okoliš, povećanje sigurnosti i interoperabilnosti prijevoza, razvoj hrvatskog dijela TEN-T prometne mreže, kao i povećanje sigurnosti u prometu. U dijelu željezničkoga prijevoza putnika, prometna politika RH podrazumijeva obnovu zastarjelog voznog parka i infrastrukture, veću efikasnost poslovanja, sklapanje višegodišnjeg PSC-a i uvođenje integriranog prometnog sustava u svim većim gradovima i regijama. Navedena Strategija je nužna kao podloga za financiranje infrastrukturnih projekata iz EU-ovih fondova. S ciljem razvoja srednjoročne i dugoročne prometne strategije izrađen je i Nacionalni prometni model za RH. Izradu toga

Novi proizvodi u Hrvatskoj

Skretnički pragovi

Specijalni prag FS 150

betonski pragovi visine 15 cm,
koji mogu zamijeniti drveni
kolosiječni prag bez obnove
čitave dionice



Leonhard Moll
Betonwerke GmbH & Co KG
Podružnica Zagreb:
Avenija Marina Držića 4
HR-10000 Zagreb
Tel.: +385 91 4255 835

Leonhard Moll
Betonwerke GmbH & Co KG
Pogon Vinkovci:
A. Stepinca 2, HR-32100 Vinkovci
Tel./Fax: +385 (0)32 357065
Mob.: +385 (0)99 357441

Leonhard Moll
Betonwerke GmbH & Co KG
Sjedište München:
Lindwurmstraße 129a
D-80337 München
Tek: +49 (0)89/ 74 11 48 - 50
Fax: +49 (0) 89 / 74 11 48 - 70
Mob.: +49 151 57958282

info@moll-betonwerke.de
www.moll-betonwerke.de

FIRMA SA 70 GODIŠNJIM ISKUSTVOM U GRADNJI ŽELJEZNIČKIH PRUGA

MODERNE TEHNOLOGIJE GRAĐENJA I OBNOVE ŽELJEZNIČKIH PRUGA

- Sustavi za izmjenu kolosiječne rešetke, RU 800S, SUZ-500, SMD-80
- Sustavi za sanaciju donjeg ustroja RPM-2002, AHM-800R, PM-200-2R
- Strojevi visokog učinka za održavanje kolosiječne rešetke, 09-32/4S Dynamic, 08-475/4S



Baugesellschaft m. b. H.
ABTEILUNG BAHNBAU
A-1130 Wien
Hietzinger Kai 131A
++43 1 877 93 03-0
www.swietelsky.com
www.swietelsky.hr

**NA TRAČNICAMA U
BUDUĆNOST**



dokumenta iniciralo je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a financiran je sredstvima EU-ovih fondova. Prometni model provodi anketu prometnih navika građana, analizira postojeći prometni sustav te kroz niz nalaza nudi podlogu za buduće kvalitetne odluke i ulaganja u željeznički sektor.

Zaštita okoliša također je jedan od glavnih ciljeva nove prometne politike. Prema podacima EU, emisija CO₂ po granama prometa iznosi 71% za cestovni promet, 14% za pomorski promet, 13% za zračni promet, 2% za promet na unutarnjim plovnim putevima, te manje od 1% za željeznički promet [9]. Upravo zbog svojih ekoloških specifičnosti i niskoag udjela ugljičnog dioksida, željeznica je u velikoj prednosti u odnosu na ostale oblike prijevoza te predstavlja dugoročno učinkovit i održiv oblik prijevoza.

3.3. Zakonodavstvo i regulatorna tijela

Vezano uz zakonodavstvo Unije, Europski parlament i Vijeće donijeli su niz uredbi i direktiva iz područja željezničkoga sektora koje su zemlje članice EU, pa tako i RH, bile dužne implementirati u svoje zakonodavstvo.

Zakonom o željeznici (NN 32/19) u pravni poredak Republike Hrvatske prenosi se Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. godine o uspostavi jedinstvenoga europskog željezničkog prostora, Direktiva 2016/2370/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. godine o izmjeni Direktive 2012/34/EU u dijelu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom, te se uspostavlja pravni okvir za provedbu Uredbe 1370/2007/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. godine o uslugama javnog željezničkog prijevoza putnika [11].

Godine 2020. donesen je i novi Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava [12]. Cilj ovog Zakona je urediti sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, osigurati najvišu razinu sigurnosti u željezničkome prometu te pravilno postupanje tijela nadležnih za sigurnost željezničkoga prometa. Zakon prenosi direktive Europskog parlamenta i Vijeća koje se referiraju na sigurnost i interoperabilnost u željezničkome sektoru. Najznačajnije direktive koje prenosi ovaj zakon jesu Direktiva 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, Direktiva 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja

o sigurnosti, Direktiva 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica, te Direktiva 2008/57/EZ o interoperabilnosti željezničkog sustava.

Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkome prijevozu (NN 104/17) „uređuje područje regulacije tržišta željezničkih usluga i područje zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, te nadležnost i ovlasti nacionalnog regulatornog tijela u područjima regulacije tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika“ [13].

Nezavisno regulatorno tijelo koje regulira, upravlja i nadzire tržište željezničkih usluga te sustav sigurnosti željezničkoga prometa i zaštite prava putnika, kao i ravnopravan položaj svih uključenih dionika i na taj način izravno doprinosi razvoju željezničkoga sektora u RH, jest Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM). Sukladno navedenom, krovni zadatak HAKOM-a je promicati tržišno natjecanje te poduprijeti liberalizaciju prometnoga sektora.

4. Analiza postojećega modela poslovanja HŽPP-a, restrukturiranje i ulazak na slobodno tržište

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. je trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću čiji je jedini osnivač i 100% vlasnik Republika Hrvatska. Jedini je licencirani prijevoznik putnika željeznicom u RH, što ga čini monopolistom na nacionalnome željezničkome tržištu.

4.1. Postojeći organizacijski ustroj HŽPP-a

Temeljem Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. i Zakona o trgovačkim društvima te Izjavi o osnivanju trgovačkog društva, 2006. godine osnovano je trgovačko društvo HŽ Putnički prijevoz d.o.o. koje obavlja prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu. Istovremeno su osnovana i ostala tri željeznička trgovačka društva: HŽ Infrastruktura d.o.o. - društvo koje je nadležno za upravljanje, održavanje i izgradnju željezničke infrastrukture, HŽ Cargo d.o.o. - društvo koje obavlja javni prijevoz tereta u domaćem i međunarodnom željezničkom i kombiniranom prijevozu, a pruža i usluge otpremništva, skladištenja, vlakoprtnje i dr., te HŽ Vuča vlakova d.o.o. - društvo koje obavlja vuču vlakova u domaćem i međunarodnom prometu, te ostale prateće djelatnosti u prijevozu (manevriranje željezničkim vozilima), tehnički pregled lokomotiva i vagona, popravak i održavanje željezničkih i drugih tračničkih vozila i dr. To je i službeni početak pripreme

željezničkog sektora za nadolazeću liberalizaciju tržišta, iako je restrukturiranje sektora započelo još davne 1992. godine kada je osnovano javno poduzeće HŽ - Hrvatske željeznice, a koje od 1998. godine djeluje kao trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću. U nastavku procesa restrukturiranja i prilagodbe željezničkoga sektora, 2012. godine društvo HŽ Vuča vlakova d.o.o. se dijeli te u odgovarajućim udjelima imovine i kapitala (50:50) pripaja društvu HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o., dok se istovremeno gasi društvo HŽ Holding d.o.o., s prelaskom prava na HŽ Infrastrukturu d.o.o.

Glavna zadaća HŽPP-a je pružanje javnog prijevoza putnika u domaćem i međunarodnom željezničkom prometu, povezivanje gradskih središta sa lokalnim sredinama (županijama/regijama), uz formiranje cijena koje su prihvatljive svim socijalnim strukturama korisnika prijevoza. Stoga, misija i vizija HŽPP-a je pružanje ekonomski i ekološki prihvatljive usluge masovnog prijevoza putnika suvremenim mobilnim kapacitetima u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu, uvažavajući sve dionike toga procesa.

HŽPP je član mnogih priznatih međunarodnih organizacija. Neke od njih su CER (*The Community of European Railway and Infrastructure Companies*) - Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture, UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*) - Međunarodna željeznička unija, CIT (*Comité international des transports ferroviaires*) - Međunarodni odbor za željeznički prijevoz, Skupine G4, FTE (*Forum Train Europe*) - Udruženje europskih željezničkih prijevoznika, i druge. Sve navedene organizacije okupljaju i zastupaju interese željezničkih poduzeća u cilju podizanja kvalitete željezničkoga sektora i ostvarenja prekograničnog željezničkog prijevoza.

HŽPP kao i ostala dva samostalna poduzeća, HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o., spadaju prema svim karakteristikama (Zakon o računovodstvu, Zakon o poticanju razvoja malog gospodarstva) u velika i snažna poduzeća. No, unatoč svojoj veličini, HŽPP zbog višegodišnjeg izostanka kapitalnih ulaganja ima vrlo visoke troškove poslovanja i nije u mogućnosti samostalno i bez intervencije države opstati na tržištu. Kako temeljna zadaća HŽPP-a nije maksimizacija profita, nego pružanje javnog i dostupnog prijevoza putnicima svih socijalnih kategorija na cijeloj željezničkoj mreži RH, država putem mjera subvencija reguliranih u okviru PSC-a, nastoji nadoknaditi ovom poduzeću troškove prijevoza na nerentabilnim prugama, odnosno negativnu razliku između prihoda i rashoda u unutarnjem željezničkom putničkom prijevozu.

4.2. Analiza najvažnijih pokazatelja poslovanja HŽPP-a

Prijevoz putnika je temeljni izvor prihoda za HŽPP, stoga je važno pratiti, uspoređivati i analizirati trendove kretanja putnika i prihoda kroz godine. Iz tablice 1. je razvidno da se broj putnika u željezničkome putničkom prijevozu u RH tijekom posljednje tri godine kreće u visini od oko 20 milijuna prevezenih putnika godišnje. Prema planu za 2020. godinu najavljuje se vrlo blagi porast broja putnika, iako valja ponoviti da je riječ samo o planu. Razlozi takve stagnacije su brojni, a jedan od temeljnih je izostanak značajnijih kapitalnih ulaganja u željezničku infrastrukturu i prijevozne kapacitete u posljednjih dvadesetak godina. Prosječna starost voznoga parka je četrdesetak godina. Zastarjeli vozni park implicira velike troškove održavanja te veće ukupne troškove poslovanja. Ulaganja u nova prijevozna sredstva nužan su preduvjet za dugoročno smanjenje troškova poslovanja. Uz potporu države, u 2014. godini započeo je investicijski ciklus nabave novih željezničkih vlakova te je tijekom 2015. i 2016. godine isporučen 21 novi vlak, 1 dizel električni i 20 elektromotornih vlakova. Taj investicijski projekt ostvaren je uz državno jamstvo RH koja je, zbog nemogućnosti društva da samo podmiruje dospelje obaveze po kreditu i moguće ugroze kapitala, preuzela veći dio kredita te povećala svoj udio u kapitalu HŽPP-a.

U tablici 1. dan je prikaz ukupnog broja prevezenih putnika u organizaciji društva HŽPP, kao i prihoda generiranih ovom aktivnošću, na ukupnoj razini i po segmentima aktivnosti, a za razdoblje od 2013. godine do 2020. godine.

Tablica 1. Prijevoz putnika i struktura prihoda za razdoblje 2013. - 2020. [14]

Opis	Jed.	Ostvar.	Ostvar.	Ostvar.	Ostvar.	Ostvar.	Ostvar.	Ostvar.	Plan
		2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Prevezeni putnici	u 000 put.	24.265	21.926	21.683	20.742	19.832	20.271	20.273	20.598
Putnički kilometri	u mil. pkm	948	927	951	836	745	756	745	768
Prihodi									
Prihodi od prijevoza putnika*	u mil. kn	306	289	286	274	253	255	250	258
Prihodi od poticanja putničkog prijevoza**	u mil. kn	355	504	498	448	442	461	449	442
Ostali prihodi	u mil. kn	214	208	141	136	143	144	133	161
Ukupni prihodi	u mil. kn	875	1.001	925	858	838	860	832	861

Napomena:

* Prihodi od prodaje karata

** Prihodi temeljem ugovora o javnim uslugama

Kao što se primjetna svojevrsna stagnacija u broju prevezenih putnika, ista pojavnost može se uočiti i u području prihoda. Posljednje četiri godine prihodi od prijevoza putnika kreću se na razini od oko 250 milijuna kuna godišnje, a ukupni prihodi su u rasponu između 830 i 860 milijuna kuna na godinu. Zanimljivo je zaključiti ovu analizu sa relativnim udjelima aktivnosti u ukupnom prihodu, gdje prihodi od prijevoza putnika iznose 30%, prihodi od poticanja putničkog prijevoza 53%, a ostali prihodi 17% (izračunato temeljem prosjeka posljednjih četiriju godina).

Važno je napomenuti da su prijevoznici ovisni o željezničkoj infrastrukturi, gdje su također izostala značajnija kapitalna ulaganja posljednjih godina. Česta zatvaranja pruga (zbog remonta i sl.), česta kašnjenja i predugo vrijeme putovanja do željene destinacije navelo je putnike da postepeno napuštaju željeznički prijevoz i prelaze na druge alternativne oblike prijevoza.

Globalna gospodarska kriza te općenito gospodarsko stanje u RH posljednjih desetak godina imalo je za posljedicu iseljavanje stanovništva u potrazi za boljim životnim uvjetima. U tome smislu, posljednjih desetak godina uočen je značajan trend smanjenja broja stanovnika. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u 2008. godini RH je brojila 4,309 milijuna stanovnika, dok je krajem 2018. godine zabilježeno 4,087 milijuna stanovnika, odnosno pad broja stanovnika od 222 tisuće ili punih 5% [15]. Spomenuto je dodatni mogući razlog smanjenja broja putnika u željezničkome putničkom prijevozu posljednjih godina.

U tablici 2. slijedi prikaz ukupnog broja vlakova HŽPP-a koji su prometovali po utvrđenom voznom redu kroz godine, analizirajući pritom cijelo prošlo desetljeće.

Tablica 2. Ukupan broj vlakova koji prometuje za razdoblje 2010./2011. - 2019./2020. [14]

Vozni red	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	2013/ 2014	2014/ 2015	2015/ 2016	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020
Ukupan broj vlakova	781	762	726	679	702	716	714	721	792	855

Tijekom godina, sve do vremenskog razdoblja 2013./2014., smanjuje se broj aktivnih željezničkih vozila u prometu, što je posljedica smanjenja volumena prijevoza i manje potražnje za uslugom. Nakon toga slijedi postupni, ali kontinuirani rast, koji se ostvaruje, kao što je prethodno istaknuto, uz potporu države.

Tablica 3. prikazuje skraćeni račun dobiti i gubitka (RDG) društva HŽPP od 2013. godine do 2020. godine.

Tablica 3. Investicije i skraćeni račun dobiti i gubitka za razdoblje 2013. - 2020. (u mil. kn) [16]

Godina	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020. plan
Investicije	96,8	332,8	510,9	174,9	69,9	94,4	200,2	*
RDG								
Ukupni prihodi	875,8	1.000,7	925,2	857,6	837,6	860,1	831,7	860,8
Ukupni rashodi	1.238,0	997,7	922,7	857,4	837,4	857,3	829,1	860,7
Dobit/gubitak	-362,2	3,0	2,5	0,2	0,2	2,8	2,6	0,1

Napomena:

* Podatak nepoznat

Financijski pokazatelji tijekom godina potvrđuju da (s iznimkom 2013. godine, kada društvo ostvaruje značajan gubitak) od 2014. godine nadalje društvo posluje s pozitivnim financijskim rezultatom. Godine 2014. i 2015. obilježene su rastom prihoda, a padom rashoda, što je posljedica restrukturiranja društva i racionalizacije poslovanja. Spomenuto posljedično vodi k pozitivnom financijskom rezultatu od 3 milijuna kuna (2014. godine), odnosno 2,5 milijuna kuna (2015. godine). U godinama koje slijede prihodi, ali i rashodi iskazuju cik-cak kretanja u rasponima od 830 do 860 milijuna kuna (uz kontinuirano pozitivan financijski rezultat), no bez mogućnosti naziranja stabilnog trenda kretanja ovih pokazatelja u budućnosti.

Analizom prezentiranih pokazatelja može se zaključiti da zbog raznih čimbenika, između kojih je jedan od najznačajnijih dugogodišnji izostanak kapitalnih ulaganja u željeznički sektor, ali i sve ostalo istaknuto u prethodnim poglavljima ovoga rada, HŽPP ima previsoke troškove poslovanja. Istovremeno zbog sve manje atraktivnosti putovanja željeznicom, ali i drugih spomenutih razloga, HŽPP generira prihode nedostatne za pokriće svih troškova i ostvarenje značajnije dobiti. Spomenuto je jasan indikator da je u narednom razdoblju potrebno i nužno nastaviti s investicijskim projektima nabave novih vozila koja će osigurati kvalitetniji, udobniji, brži i sigurniji prijevoz putnika, ali isto tako i s aktivnostima na racionalizaciji troškova poslovanja koji trenutno čine veliki teret ovoga društva, dovodeći u pitanje stabilnost i kvalitetu njegova poslovanja.

4.3. Restrukturiranje HŽPP-a i mjere opstanka na tržištu

Kako bi se osigurala održivost društva HŽPP u novim tržišnim uvjetima liberalizacije, uz postepeno napuštanje dugogodišnje monopolske tržišne strukture, društvo je ušlo u proces restrukturiranja nužan za otvaranje tržišta, ponajprije kroz smanjenje troškova

poslovanja, prilagodbu opsega usluge prijevoza te pronalaska izvora financiranja za buduće investicijske cikluse. U cilju opstanka na tržištu, u procesu restrukturiranja društva u narednom razdoblju nužno je da HŽPP poduzme sljedeće mjere:

- Maksimalno efikasno iskoristiti višegodišnji PSC koji kroz subvencije Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH pomaže javni prijevoz putnika željeznicom. Navedeno će društvu privremeno osigurati stabilnu poziciju na tržištu te kvalitetne temelje za izazove liberalizacije. Prema Uredbi EZ 1370/2007 moguće je sklopiti višegodišnji PSC, koje pravo je HŽPP iskoristio i potpisao desetogodišnji ugovor. Prema Uredbi, takvi ugovori mogu se zaključiti i na petnaest godina. Također, ako društvo nabavi imovinu koju koristi za prijevoz od općeg gospodarskog interesa, a koju je potrebno kroz godine amortizirati, tada PSC može biti produžen za maksimalno 50%, čemu društvo također treba težiti.
- Nastaviti investicijski ciklus nabave novih vlakova i modernizacije voznog parka, bez čega nema dugoročne održivosti ovoga društva na otvorenome tržištu. Nužno je da HŽPP dugoročno ostvaruje trend povećanja prihoda od prodaje usluga prijevoza, a kapital za financiranje investicija traži putem EU-ovih fondova, komercijalnih banaka ili stranog kapitala s povoljnom cijenom kapitala (primjerice putem tvrtke EUROFIMA koja financira projekte svojih članova). Državna jamstva više ne bi trebala biti opcija u uvjetima liberalizacije.
- Nastaviti kontinuirano provoditi ispitivanje i oslušivanje tržišta, odnosno putnika, korisnika željezničkog prijevoza, prema čemu će formirati adekvatnu ponudu usluge prijevoza i cijene takve usluge.
- Nastaviti kontinuirani rad na povećanju kvalitete i sigurnosti prijevoza uvođenjem novih vozila i napuštanjem zastarjelog voznog parka.
- Osigurati ugovaranje subvencioniranog prijevoza sa županijama, općinama i gradovima. Lokalna i regionalna tijela, prema Uredbi EZ 1370/2007, također mogu željezničkom prijevozniku dodijeliti subvencije za obavljanje javnog prijevoza od općeg gospodarskog interesa. No, u takvim okolnostima ugovorne strane iz PSC-a se dogovaraju o promjenama u vezi s uslugama i ugovornim naknadama za predstojeću godinu.

- Osigurati razvoj integriranog prijevoza ugovaranjem prijevoza sa županijama i gradovima te lokalnim prijevoznicima, što jamči osvajanje značajnog dijela tržišta.
- Osigurati bolju povezanost i usklađenost sa HŽ Infrastruktura d.o.o. u svom svakodnevnom poslovanju. Iako su društva odvojena i posluju samostalno, nužno je osvijestiti da je njihova suradnja nužna za opstanak i razvoj svih uključenih dionika.
- Osigurati ulaganje u zaposlenike kao najvažnije sudionike procesa pružanja usluga i održavanja sustava.
- Nastaviti proces racionalizacije troškova poslovanja ukidanjem nepotrebnih poslovnih procesa i suvišne birokracije.
- Osigurati informatizaciju sustava i implementaciju novih tehnologija.

Od napuštanja monopolske tržišne strukture i uvođenja liberalizacije u HŽPP, očekuje se sljedeće:

- Pozitivan učinak na cijenu, količinu i kvalitetu pružene usluge. Društvo će morati regulirati svoje cijene u odnosu na potencijalne konkurente te povećati kvalitetu i razinu sigurnosti usluge kako bi zadržalo postojeće i privuklo nove putnike.
- Cjelovito restrukturiranje društva, pravno, organizacijski i financijski. Društvo će morati racionalizirati svoje poslovanje te smanjiti troškove poslovanja, među kojima su u pravilu najveći upravo oni vezani uz radnu snagu.
- Smanjenje troškova državne subvencije i javnih proračunskih izdataka. Iako su pojedine države članice EU bile protiv liberalizacije tržišta, u konačnici se potvrdilo da u postupcima javnih natječaja za PSC isto može dovesti do ušteda proračunskih izdataka od 20-30%. Takvi primjeri potvrđeni su u Švedskoj, Njemačkoj i Nizozemskoj [6].

5. Zaključak

Zbog ekonomije obujma te veličine njegova poduzeća, HŽPP ima sve karakteristike monopoliste. HŽPP kao i neka druga društva od posebnog interesa za RH, koriste posebna prava dodijeljena od države, a koja im često osiguravaju monopolsku poziciju na tržištu te komparativnu prednost nad potencijalnom konku-

rencijom, ali isto tako i privilegiju pružanja usluga od općeg društvenog interesa koja ne bi bila moguća bez potpore države.

U Europi pa tako i u RH desetljećima su na tržištu željezničkih usluga djelovala neprofitabilna poduzeća koja su dovela do opće stagnacije željezničkoga sektora. Osamdesetih godina prošloga stoljeća EU uviđa ovaj problem i pokreće novu prometnu politiku unutar željezničkog sektora, koja kreće u smjeru deregulacije tržišta i liberalizacije. Ubrzo su mnoge države članice uvidjele prednosti liberalizacije i otvaranja tržišta, ponajprije kroz smanjenje javnih troškova te pružanje kvalitetnije usluge krajnjim korisnicima.

Pristupanjem Europskoj uniji 2013. godine, RH usvaja dio njezine prometne politike koja podrazumijeva otvaranje tržišta i napuštanje monopolske tržišne strukture željezničkog sektora. RH prihvaća pravnu stečevinu EU te istu aktivno implementira u svoje zakonodavstvo i prometnu politiku.

U RH je HŽPP trenutno jedini licencirani prijevoznik putnika željeznicom. Društvo je nastalo 2006. godine, kao jedno od četiri samostalna poduzeća kojima je upravljalo krovno poduzeće HŽ Holding d.o.o. U narednom restrukturiranju 2012. godine, HŽ Vuča vlakova d.o.o. ulazi u sastav HŽPP-a i HŽ Carga d.o.o., a HŽ Holding d.o.o. ulazi u sastav HŽ Infrastrukture d.o.o. Ovakvo restrukturiranje, koje je u konačnici generiralo tri zasebna i samostalna društva nametnulo, bilo je preduvjet i potreba u procesu liberalizacije željezničkoga tržišta.

Analizom najvažnijih pokazatelja poslovanja HŽPP-a uočen je trend pada broja putnika, posljedično i prihoda od prijevoza putnika u odnosu na „zlatne godine“ (2013., 2014. i 2015.), kada su ovi prihodi dosegali razinu i do 300 milijuna kuna, a broj putnika razinu veću od 24 milijuna prevezenih putnika godišnje. Posljednje četiri godine (s projekcijom za 2020.) prihodi se zadržavaju na razini od oko 250 milijuna kuna godišnje, a broj prevezenih putnika kreće se oko 20 milijuna na godinu.

Razlozi ovakvog stanja su brojni, od starosti prijevoznih kapaciteta, visokih troškova održavanja voznog parka, visokih troškova radne snage, nerentabilnosti pojedinih linija, učestalog zatvaranja pojedinih dionica pruga, kašnjenja i sl., do negativnih makroekonomskih trendova u zemlji, prije svega značajnog iseljavanja građana iz RH tijekom posljednjih desetak godina u potrazi za boljim životom.

Kako je javni prijevoz neophodna usluga od općeg društvenog interesa, Ministarstvo mora, prometa i

infrastrukture RH zaključuje s HŽPP-om PSC o javnim uslugama od gospodarskog interesa Republike Hrvatske za tekuće desetogodišnje razdoblje (od 1.1.2019. godine do 31.12.2028. godine), čime su osigurani temeljni preduvjeti za prilagodbu društva otvorenom, konkurentnom i liberaliziranom tržištu željezničkih usluga.

Literatura:

- [1] Pindyck, R. S.; Rubinfeld D. L.: Mikroekonomija, Mate, Zagreb, 2005.
- [2] Pavić, I.; Benić Đ.; Hashi I.: Mikroekonomija, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet Split, Split, 2009.
- [3] Kesner-Škreb, M.: Određivanje cijena u javnom sektoru, Financijska praksa, Institut za javne financije, Zagreb, vol. 20, br. 1, str. 91-93., 1996., www.ijf.hr/hr/korisne-informacije/pojmovnik-javnih-financija/15/javni-sektor/316/odredjivanje-cijena-u-javnom-sektoru/321/ (rujan 2019.)
- [4] Bošković, B. i dr.: Forme i instrumenti regulacije tržišta željezničke infrastrukture, Tehnika - Saobraćaj, vol. 61, br. 2, str. 283-290, 2014.
- [5] Kesner-Škreb, M.: Deregulacija tržišta, Financijska praksa, Institut za javne financije, Zagreb, vol. 18, br. 4, str. 443-445, 1994., www.ijf.hr/hr/korisne-informacije/pojmovnik-javnih-financija/15/drzavna-regulacija/38/deregulacija-trzista/44/ (studen 2019.)
- [6] Popović, N.: Uloga sektorskog regulatora na tržištu željezničkih usluga, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 66, br. 2-3, str. 335-361, 2016.
- [7] PSC: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/PROMET/Promet%2019/PSO-WO%2014-1_19..pdf
- [8] Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb 2017.
- [9] Europska komisija: Politika Europske unije, Promet. Luxembourg: Ured za publikacije Europske unije, 2014.
- [10] Čavrak, V.: Makroekonomske implikacije izgradnje prometne infrastrukture u Hrvatskoj, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, vol. 2, br. 1, str. 1-14, 2004.
- [11] Zakon o željeznici, NN 32/19 (proizašao iz prethodnih verzija NN 94/13, 148/13, 73/17)
- [12] Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, NN 63/20 (NN 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17 ostaju na snazi do njihova isteka)
- [13] Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu, NN 104/17
- [14] Poslovni plan HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (2015. - 2020.), Zagreb, www.hzpp.hr/izvjesca-2?m=400&mp=324&r=294 (studen 2020.)
- [15] Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, <https://www.dzs.hr/> i https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelj/Stanovnistvo%20-%20pregled%20po%20zupanijama.xlsx (listopad 2019.)
- [16] Izješće o stanju društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (2014.-2020.), Zagreb, www.hzpp.hr/izvjesca-2?m=400&mp=324&r=294 (studen 2020.)

UDK: 656.21

Autori:

Red. prof. dr. sc. Ljerka Cerović, dipl. oec.
Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci
ljerka.cerovic@efri.hr

Doc. dr. sc. Dario Maradin, dipl. oec.
Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci
dario.maradin@efri.hr

Ivana Vučković Rogan, struč.spec.oec.
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
ivana.vuckovic-rogan@hzpp.hr

SAŽETAK

LIBERALIZACIJA ŽELJEZNIČKOG PUTNIČKOG PRIJEVOZA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju 1. srpnja 2013. godine RH prihvaća pravnu stečevinu EU i implementira istu u svoje zakonodavstvo, a prometna politika RH postaje dio prometne politike EU. Obzirom na dugotrajnu stagnaciju željezničkoga sektora, prometna politika EU zalaže se za stvaranje jedinstvenoga zajedničkog tržišta željezničkih usluga te za njegovu liberalizaciju u cilju podizanja kvalitete usluga i dugoročne održivosti željezničkoga sektora. U tome procesu

nalazi se i trgovačko društvo HŽPP koje je u stopostotnom vlasništvu države, a zbog ekonomije obujma i posebnih prava još uvijek je monopolist na ovome tržištu. U radu se analizira trenutno stanje HŽPP-a te proces restrukturiranja i prilagodbe društva izazovima liberalizacije tržišta.

Ključne riječi: željeznički sektor, putnički prijevoz, monopolist, liberalizacija tržišta

Kategorizacija: stručni rad

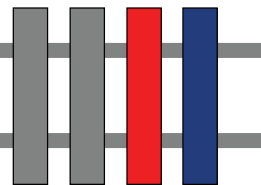
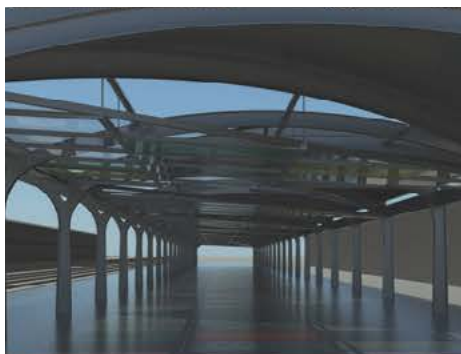
SUMMARY

THE LIBERALIZATION OF RAIL PASSENGER TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF CROATIA

By joining the European Union on the 1st of July 2013 Croatia accepted EU's acquis and implemented it into its legislation, while the Croatia's transport policy became a part of the transport policy of the EU. Due to the long-lasting stagnation of the railway sector, the EU's transport policy promotes the creation of the European Single Market of railway services, as well as their liberalization, in order to improve the quality of the service and long-lasting sustainability. A part of that process is also the company HŽ Passenger Transport Ltd, which is 100 percent owned by the State, and due to the economies of scale and special rights it can still be defined as a monopolist on this market. This paper presents the current state of HŽ Passenger Transport Ltd, the restructuring process, and the company's adjustment to the challenges of market liberalization.

Key words: railway sector, passenger transport, monopoly, market liberalization

Categorization: professional paper



Željezničko projektno društvo d.d.

Mi oblikujemo vaše željeznice.

We design your railways.

ŽPD d.d. ❖ Trg kralja Tomislava 11 ❖ 10 000 Zagreb ❖ Hrvatska
Tel: + 385 1 48 41 414 ❖ + 385 1 37 82 900 ❖ Fax: +385 1 6159 424 ❖ Žat: 29 00
e-mail: zpd@zpd.hr
www.zpd.hr