

Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske

Bajo, Anto; Primorac, Marko

Source / Izvornik: **Fiscus : razborito i odgovorno upravljanje financijama javnog sektora, 2017, 2, 1 - 30**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.3326/hfiscus.2017.4>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:242:736438>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Bez prerada 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-31**



Repository / Repozitorij:

[Institute of Public Finance Repository](#)



Institut za
javne financije

FISCUS

Razborito i odgovorno upravljanje
financijama javnog sektora

Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske

Br. 4 | rujan 2017.

doi: 10.3326/hfiscus.2017.4

ISSN 1849-9309

Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske*

Željeznice su – pored brodogradilišta i cesta – treći najveći korisnik državnih potpora, jamstava i subvencija. Obveze i dugovi željezničkih poduzeća u vlasništvu države utječu na rast javnog duga i proračunskog deficita. Dosadašnje vlade prepoznale su potrebu restrukturiranja željeznica, a u posljednjih šest godina aktivno su uključene u taj proces. Glavni je cilj rada analizirati financijsko poslovanje javnih društava koja se bave željezničkim prometom – HŽ Cargo d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o., te ocijeniti provedbu restrukturiranja do 2016.

Institucionalni okvir željezničkog prometa u Hrvatskoj

Hrvatske željeznice (HŽ) osnovane su 1991. i u skupini su trgovačkih društava od posebnog državnog interesa. Poslovanje poduzeća iz sektora željezničkog prometa (upravitelja infrastrukture i prijevoznika) uređeno je Zakonom o željeznici (NN 94/13). Prijevoz putnika i robe i/ili vuču vlakova mogu obavljati prijevoznici s dozvolom koju izdaje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI), a rješenje o sigurnosti Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

Sukladno naputcima EU-a, željeznički sustav Republike Hrvatske (RH) uključuje načelo razdvajanja željezničkog prijevoza i infrastrukture. Tako je koncem 2006. osnovan jedinstveni državni operater željezničkog prometa – HŽ Holding d.o.o. čime je osigurano djelomično razdvajanje društava u željezničkom prometu. Vlada je te godine donijela Odluku o podjeli trgovačkog društva Hrvatske željeznice d.o.o. i Odluku o osnivanju trgovačkih društava HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o. (NN 153/05). Tijekom srpnja 2012. podijeljeno je društvo HŽ Vuča vlakova d.o.o. tj., obavljen je prijenos cjelokupne imovine, obveza i prava na poduzeća HŽ Putnički prijevoz d.o.o. te HŽ Cargo d.o.o. Od 2012. HŽ posluje kao tri neovisna i samostalna poduzeća: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o.

* Autori zahvaljuju Anji Galić i Damiru Piteši na korisnim savjetima i pomoći u sistematizaciji podataka.

HŽ *Putnički prijevoz d.o.o.* obavlja prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu, te u prigradskim, gradskim i lokalnim sredinama uz socijalno prihvatljive cijene. HŽ *Cargo d.o.o.* obavlja prijevoz tereta u unutarnjem, međunarodnom i kombiniranom prometu, pruža usluge skladištenja, prekrcaja, otpremništva, vuče vlakova, tehnički pregled vlakova i lokomotiva, manevriranja, ranžiranja itd. HŽ *Infrastruktura d.o.o.* – prema ugovoru s Vladom od 2008. – upravlja željezničkom infrastrukturom (održavanje i izgradnja), a temeljna mu je djelatnost izgradnja i investiranje u infrastrukturu, briga o održavanju i osuvremenjivanju, upravljanje sustavom sigurnosti, osiguravanje pristupa i dodjeljivanje kapaciteta prijevoznicima, određivanje pristojbi za korištenje, te organizacija i reguliranje željezničkog prijevoza¹. Društvo naplaćuje naknade za korištenje infrastrukture.

Povezana društva. Sva tri društva su stopostotni ili djelomični vlasnici povezanih poduzeća (v. Prilog, tablica 1). Tako Infrastruktura ima udjele u vlasništvu tri, Putnički prijevoz u četiri, a Cargo u devet poduzeća.

Zaposlenost i plaće

Zanimljive informacije pružaju podatci o zaposlenima **na razini grupe (matica zajedno s ovisnim društvima) i zasebno podatci za matice ali bez ovisnih društava** (v. Prilog, tablica 2 i 4). Od 2012. do 2015. broj zaposlenih u ovisnim društvima veći je od broja iskazanog u godišnjim financijskim izvještajima grupe poduzeća jer nisu uključena poduzeća u stečaju (npr. TŽV Gredelj). Tako je broj zaposlenih u ovisnim društvima veći za oko 500 radnika godišnje u posljednje četiri godine i iznosi prosječno 3.950. Osim toga, zaposleni se stalno prebacuju iz matice u povezana društva i obratno, zbog čega je ponekad teško utvrditi točan broj i pratiti promjene zaposlenih na razini svih društava u sustavu HŽ-a. Od 2007. do 2015. tri grupe poduzeća smanjile su broj zaposlenih za 3.500, a matice za 2.141. Najveće smanjenje zaposlenih zabilježeno je u Infrastrukturi.

Infrastruktura (matica) smanjuje broj zaposlenika kroz otpremnine te kroz Željeznički fond. U ovisnim društvima HŽ Infrastrukture povećavao se broj zaposlenih do 2014. za 1.171 – primarno zbog toga što poslovi održavanja i građenja iz Infrastrukture prelaze u ovisno poduzeće Pružne građevine d.o.o. Osim toga, u 2013. i 2014. zapošljava se veći broj radnika na poslovima osuvremenjivanja i izgradnje infrastrukture. Zbog smanjenja obujma poslova, od 2015. broj zaposlenih u ovisnim društvima se smanjuje.

Premda Cargo (matica) značajno smanjuje broj zaposlenih, zbog pripajanja dijela radnika iz povezanog poduzeća Vuča vlakova (izvršnih radnika koji imaju veće koeficijente i plaće), troškovi zaposlenih se 2012. i 2013. povećavaju. U Putničkom prijevozu i njegovim ovisnim društvima smanjuje se broj zaposlenih nakon prebacivanja dijela zaposlenika u Vuču vlakova. Usprkos tome, troškovi zaposlenih rastu jer od 2012. do 2015. raste i prosječna mjesečna neto plaća za oko 2.000 kuna (v. Prilog, tablica 3).

¹ Željezničkoj infrastrukturi pripadaju građevinski, elektroenergetski, prometni i upravljački te sigurnosno-signalni podsustavi, kao i ostali funkcionalni dijelovi infrastrukture zajedno s opremom.

Željeznički fond

Temeljem Ugovora o radno-pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza od 4. svibnja 2006. i odluke uprave HŽ Holdinga d.o.o. od 8. svibnja 2007., osnovan je Željeznički fond kao jedan od modela dobrovoljnog zbrinjavanja viška radnika. Sukladno Sporazumu kojeg su 31. listopada 2013. sklopile uprave Infrastrukture, Carga i Putničkog prijevoza, Željeznički fond se od 1. studenoga 2013. organizira u Infrastrukturi kao pravnom sljedniku društva Holdinga. Željeznički fond financira zbrinjavanje radnika s liste tehnološkog viška u Infrastrukturi, Putničkom prijevozu i Cargu, te njihovim ovisnim društvima. Aneksom Ugovora o radno-pravnoj zaštiti od poslovno uvjetovanih otkaza kojeg su 18. ožujka 2013. potpisali svi reprezentativni sindikati i uprave društava Infrastrukture Putničkog prijevoza i Carga, utvrđeno je da umjesto plaće od 6.000 kuna bruto za radnike raspoređene u Željeznički fond maksimalna plaća iznosi 4.000 kuna bruto na vrijeme od tri godine kao i do sada. Radnici iz Željezničkog fonda i dalje se mogu privremeno (minimalno na mjesec dana) raspoređivati, ali samo u ono društvo koje je radnika rasporedilo u Željeznički fond.

Neto plaće u maticama tri poduzeća (bez povezanih) rastu i u 2015. se gotovo izjednačavaju. Rashodi za zaposlene u društvima Putnički prijevoz i Cargo čine od 25 do 30%, a kod Infrastrukture čak 40 do 60% ukupnih rashoda poslovanja. Rashodi za zaposlene jedna su od najvećih stavki rashoda poduzeća, te su u 2015. gotovo na istoj razini kao i pred početak restrukturiranja 2005.

Posljednjih pet godina prisutne su brojne statusne promjene (spajanja, dijeljenja) društava kao i stalna „kretanja“ zaposlenih između matice i povezanih društava i obratno, zbog kojih je teško utvrditi stvarni broj zaposlenih na razini svih društava, te procijeniti ukupne troškove zaposlenih. Ukupno na razini grupe smanjen je broj zaposlenih za oko 3.000 i to uglavnom kao posljedica restrukturiranja. Velike i učestale organizacijske promjene negativno se održavaju na stabilnost i financijsko poslovanje te vođenje razborite poslovne politike društava.

Liberalizacija tržišta i odabrani pokazatelji željezničkog prometa

HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz su do 2013. bili jedini željeznički prijevoznici na hrvatskom tržištu. Ulaskom u EU, tržište prijevoza robe se liberaliziralo i pojavljuju se novi konkurenti koji sada mogu biti i inozemni prijevoznici. Inozemne kompanije su, doduše, bile prisutne na tržištu i znatno ranije – posredstvom logističkih kompanija. Tako su npr. Austrijske državne željeznice (ÖBB) na tržištu prijevoza tereta prisutne od 2010. posredstvom kompanije Express-Interfracht Croatia (danas Rail Cargo Logistics – Croatia).

Većina željezničkih prijevoznika posjeduje tvrtke kćeri zadužene za organizaciju prijevoza i logističke usluge. Logističku podršku ÖBB-u osigurava tvrtka kćer Rail Cargo Group². Od 2013. na

² Za HŽ Cargo organizaciju prijevoza i logističke usluge pruža tvrtka kćer AGIT d.o.o. (prisutna i u BiH i Srbiji).

tržištu je PPD Transport d.o.o., SŽ Tovorni promet d.o.o. i Train Hungary Maganvasut Ipari te Rail & Sea d.o.o. PPD Transport je tvrtka kćer Prvog plinarskog društva koje posjeduje (i dalje ulaže) u smještajne kapacitete plina, a terminali Luke Ploče jedno su im od glavnih skladišta. SŽ Tovorni promet slovenska je državna tvrtka prisutna u Hrvatskoj kroz poslove s drugim slovenskim tvrtkama za koje obavlja prijevoz u Sloveniju i dalje u EU.

Zbog složenog procesa pristupa infrastrukturi, inozemni željeznički prijevoznici nisu napravili snažniji iskorak u osvajanju hrvatskog tržišta. Naime, na željezničkim prugama u Hrvatskoj dopušteno je prometovati samo vozilima kojima je Agencija za sigurnost željezničkog prometa izdala dozvole (isto vrijedi i za strojovođe), a svako poduzeće mora ishoditi i Potvrdu o sigurnosti koju izdaje Agencija. Tako je SŽ Tovorni promet rješenje o sigurnosti za hrvatske pruge dobio tek u svibnju 2016. Istina, od 2015. postupno raste aktivnost inozemnih prijevoznika. Inozemnim prijevoznicima koji nemaju sjedište u RH nije dopušteno obavljanje prijevoza putnika, već samo korištenje infrastrukture za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika. Takvo ograničenje neće trajati dugo te se u doglednoj budućnosti može očekivati potpuna liberalizacija tržišta putničkog prijevoza.

Stanje infrastrukture

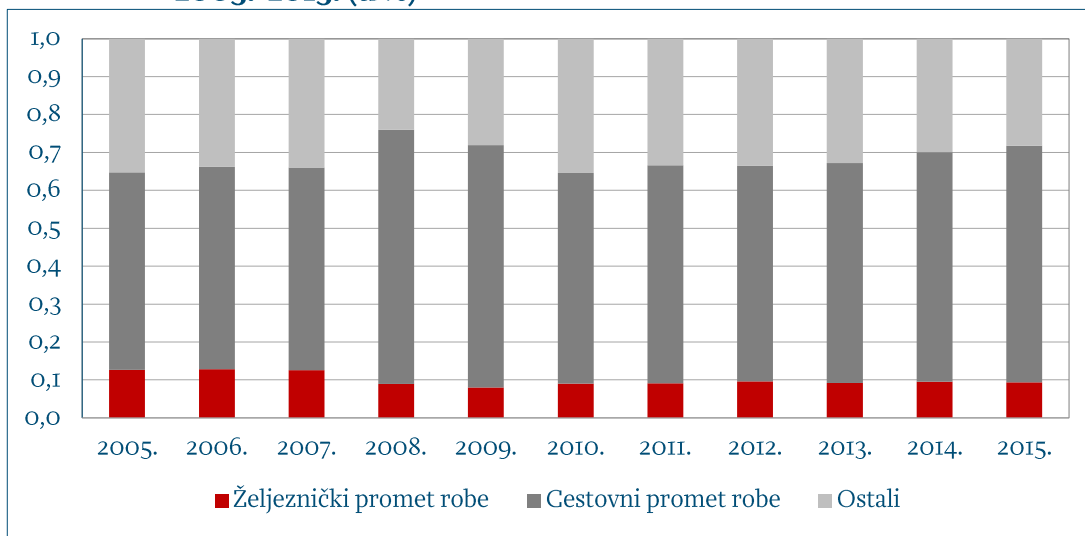
Duljina pruga. Zbog specifičnog zemljopisnog položaja RH ima važno tranzitno značenje u povezivanju zemalja Srednje Europe s dijelom europskoga jugoistoka. Na to ukazuju glavne željezničke pruge koje pripadaju međunarodnim koridorima – RH1: bivši paneuropski koridor X (Salzburg – Solun), RH2: Mediteranski koridor – bivši ogranak b koridora V. paneuropskog koridora (Budimpešta – Rijeka) te RH3: bivši ogranak c koridora V. paneuropskog koridora (Budimpešta – Ploče), povezujući Hrvatsku s glavnim europskim pravcima (Primorac i Galić, 2017).

HŽ Infrastruktura upravlja s 2.605 kilometara pruga, od čega je 2.351 kilometar jednokolosiječan, a ostatak (255 kilometara) dvokolosiječan. Većina se dvokolosiječnih pruga nalazi na tranzitnom koridoru Zagreb – Vinkovci – Tovarnik te u okolici Zagreba. Ostatak je jednokolosiječan, uključujući i veoma značajan mediteranski koridor. Elektrificirano je 980 kilometara pruga (oko 40%), što je na razini europskog prosjeka. Elektrificiranost pruga, uz dvokolosiječnost, bitan je čimbenik učinkovitosti željezničkog prijevoza budući da su električna vučna vozila snažnija od dizelskih, a ujedno i ekološki prihvatljivija. Pruge su stare i dotrajale što utječe na smanjenje dopuštenih brzina vlakova i produljenje putovanja (Nacionalni program željezničke infrastrukture od 2016. do 2020., NN 103-2007/2015). Duljina pruga se od 2007. nije značajno mijenjala, a u 2015. je čak 26% lokalnih i 10% regionalnih pruga izvan funkcije zbog problema u održavanju (HŽ Putnički prijevoz, 2015.).

Brzina vlakova i promet. Prosječne brzine vlakova su niske, posebice u usporedbi s brzinama u cestovnom prometu. U posljednjih jedanaest godina brzina teretnih vlakova smanjena je za oko 2 km/h, dok je brzina putničkih vlakova ostala na razini 2005. (v. Prilog, tablica 5). Na samo 18% ukupne pružne duljine najveća dopuštena brzina vlakova jednaka je projektiranoj - brzina od 120 km/h dopuštena je na 7,14% duljine kolosijeka, a ona od 100 km/h na tek 12,2%. U narednih osam godina na 54,4% pruga potrebno je obaviti veće investicijske radove. Putovanje vlakom od Zagreba do Splita traje gotovo osam, a autobusom pet sati. Kod teretnih vlakova putovanje je i duže i atraktivno samo za one vrste tereta koje nije učinkovito prevoziti cestom (kameni agregati, mineralne sirovine itd.).

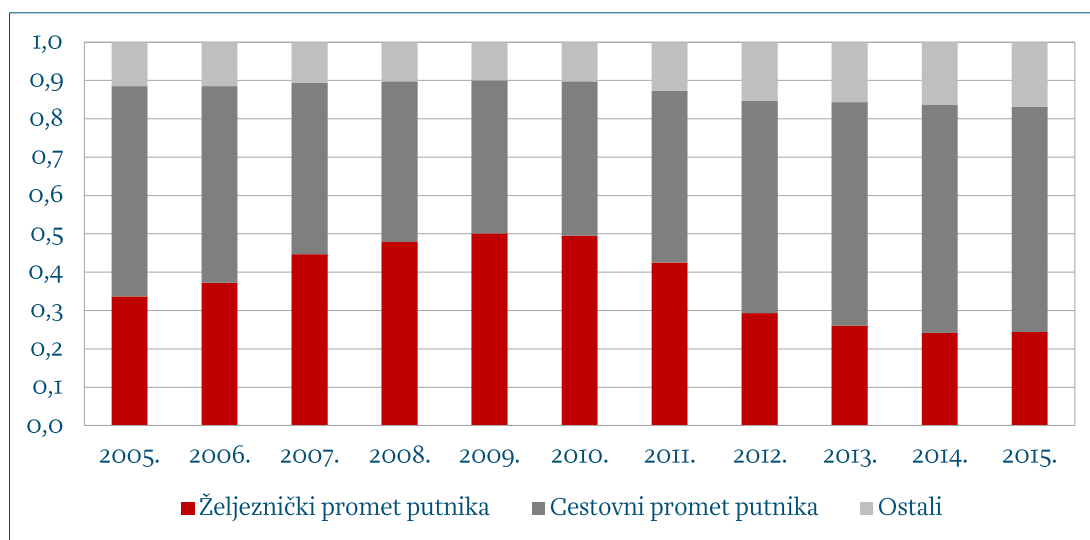
Smanjuje se udio prevezenih putnika i robe željeznicom, a primat je preuzeo cestovni promet (grafikon 1 i 2). Ulaskom u EU, na tržištu željezničkog teretnog prijevoza pojavili su se novi operateri. No, ta promjena nije utjecala na povećanje količine prevezena robe u odnosu na cestovni prijevoz. Slično je i na tržištu putničkog prijevoza. Razlozi smanjenja broja putnika mogu se naći u prometnim teškoćama uzrokovanim remontima pruga i supstitucijom prijevoza autobusima (HAKOM, 2015). Osim toga, starost voznog parka zna uzrokovati odstupanje od planiranog i objavljenog voznog reda zbog čega putnici odustaju od prijevoza željeznicom i koriste druge vrste prijevoza.

Grafikon 1. Udio prevezena robe po vrstama prijevoza, 2005.-2015. (u %)



Izvor:
DZS (2010; 2016)

Grafikon 2. Udio prevezenih putnika po vrstama prijevoza, 2005.-2015. (u %)



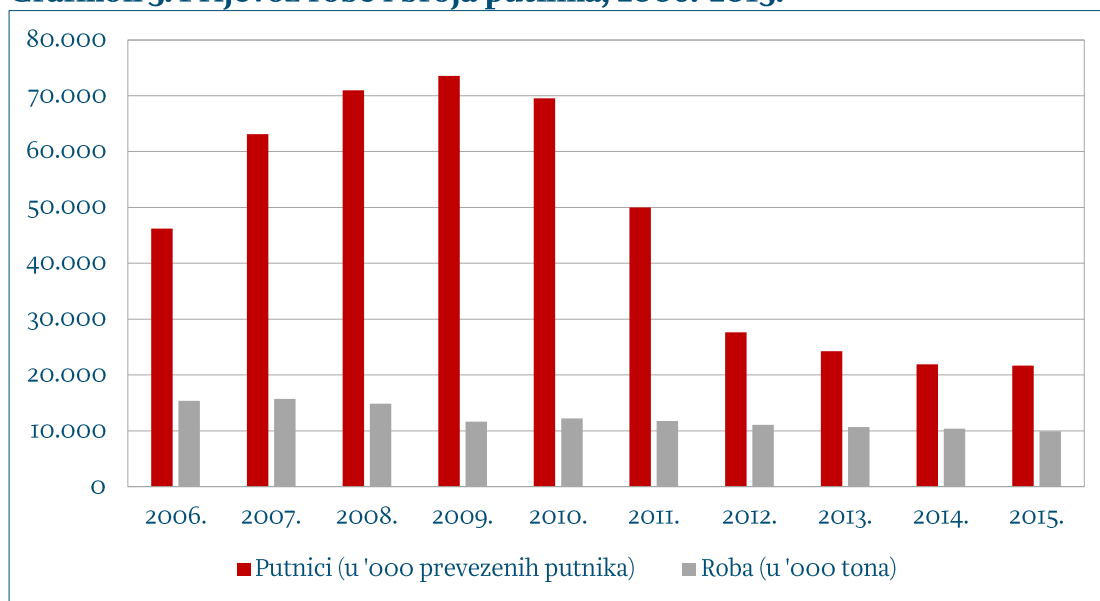
Izvor:
DZS (2010; 2016)

Na međunarodni prijevoz i tranzit odnosi se 70% prevezena robe, a 99% prevezenih putnika je u unutarnjem prometu. U posljednjih deset godina uložena su značajna sredstva u modernizaciju luka i poboljšanje usluga – prvenstveno u luke Rijeka i Ploče. Međutim, ograničena dostupnost željezničke infrastrukture, nedostatak koordinacije u planiranju sa susjednim zemljama te

nedovoljna razvijenost intermodalnog prijevoza smanjuju kvalitetu usluge koju nude domaći operateri, što rezultira manjim prometom.

Prijevoz putnika povećao se od 2006. do 2009. (v. grafikon 3) zbog toga što su u ukupan prijevoz uključene i besplatne karte učenicima, studentima i drugim socijalno ugroženim skupinama. Od 2009. broj prevezenih putnika se smanjuje zbog financijske krize (i smanjenja ukupne aktivnosti stanovništva), ali i jačanja drugih oblika prijevoza (primarno cestovnog). Značajniji pad prijevoza putnika od gotovo 40% zabilježen je od 2010. do 2012. kada su iz obračuna isključene subvencionirane karte. Unatoč činjenici što HŽ³ drži gotovo 99% tržišta, u posljednjih deset godina prijevoz robe bilježi pad od 39%. HŽ očito nije kadar kapitalizirati prometni položaj Hrvatske i razviti logističke centre u jadranskim lukama i Zagrebu kao sjecištu koridora.

Grafikon 3. Prijevoz robe i broja putnika, 2006.-2015.



Izvor:
DZS (2010; 2016)

Napomena: 2011. je ukinuto subvencioniranje u Gradu Zagrebu zbog čega dolazi do promjene u metodi obračuna putnika u unutarnjem prijevozu (isključene subvencionirane karte).

Željeznička poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske su zabilježila značajan pad prometa prevezenih putnika i robe. Željeznice su sve manje značajne zbog veće atraktivnosti cestovnog prometa, slabog stanja infrastrukture, niske razine investicija, teškoća u prometu uzrokovanih remontima pruga, te spore i neadekvatne organizacijske transformacije javnih željezničkih društava. To se odražava i na slabo financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države.

³ Iako Hrvatske željeznice (HŽ) kao cjelina više ne postoje, pojam se u radu rabi radi jednostavnosti, a odnosi se na željeznička poduzeća u vlasništvu države koja su do podjele činila Hrvatske željeznice.

Proces restrukturiranja Hrvatskih željeznica

Proces restrukturiranja HŽ-a može se podijeliti u dva ciklusa - od 2006. do 2012. te od 2012. do danas.

Proces restrukturiranja započeo je 2006. kao rezultat pristupnih pregovora s EU-om. Sukladno Zakonu o podjeli trgovačkog društva HŽ, od 2005. (NN 153/2005) nastaju četiri društva: *Infrastruktura*, *Putnički prijevoz*, *Cargo* i *Vuča vlakova*. Dodatno je krajem 2006. osnovan Holding, kao jedini vlasnik prethodno navedena četiri poduzeća, a jedini vlasnik Holdinga je RH. Najproblematičniji dio Holdinga je Vuča vlakova koja je od 2006. do 2012. pružala ostalim poduzećima usluge vuče vlakova i raspolagala svim lokomotivama. Osim niske produktivnosti lokomotiva, izmještanje poslovnih aktivnosti (*outsourcing*) Vuče vlakova uzrokovao je i financijske probleme korisnicima usluga zbog neravnomjerne raspodjele troškova među poduzećima Holdinga. Tako je Cargo 2001. pokrio gotovo polovicu troškova Vuče vlakova iako je u ukupnim vlak-kilometrima sudjelovao sa samo 25%, dok je Putnički prijevoz napravio 75% vlak-kilometara). Uzimajući u obzir i veće operativne troškove putničkih lokomotiva od teretnih, očito je Cargo snosio dio troškova poslovanja Putničkog prijevoza.

Drugi ciklus restrukturiranja počeo je 2012. sukladno Zakonu o dopuni Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ (NN 57/2012), kada su poduzećima Holdinga - uz prethodnu suglasnost Vlade - omogućena dijeljenja, pripajanja, spajanja i ostale statusne promjene. Zakonom je omogućena provedba plana restrukturiranja u svrhu povećanja konkurentnosti i stvaranja uvjeta za opstanak na liberaliziranom tržištu, uz *smanjenje udjela državnih subvencija za željeznički sektor te reformu upravljanja vlasništvom RH nad željezničkim poduzećima*. Do najvećih je promjena došlo u dijelu Infrastrukture i Vuče vlakova.

Vuča vlakova podijeljena je, a njene djelatnosti, imovina, zaposlenici i obveze integrirani su u Putnički prijevoz i Cargo. Integracija međutim, nije bila ravnomjerna jer je Cargo preuzeo većinu obveza Vuče vlakova, a dobio samo polovicu imovine i zaposlenika. Društvo Infrastruktura izdvojeno je iz Holdinga, a vlasništvo nad infrastrukturom preneseno je s Holdinga na državu. Time je Infrastruktura postala neovisni upravitelj željezničke infrastrukture.

Planom restrukturiranja *Infrastrukture* utvrđen je strateški cilj *modernizacije željezničke infrastrukture od 2012. do 2017. vrijedan 25,5 mlrd. kuna koji nije ostvaren* (v. Prilog, tablica 6). Ukupna vrijednost investicija potrebna za dostizanje kvalitete infrastrukture EU-a procijenjena je na 46 mlrd. kuna. Premda Infrastruktura (za razliku od drugih poduzeća) može povlačiti EU sredstva, ta se mogućnost slabo koristila. U istom je razdoblju ostvaren cilj smanjenja broja zaposlenih i troškova rada. Problem je što financijska produktivnost poduzeća nije rasla predviđenom dinamikom i niža je od postavljenog cilja za 2016. Niža financijska produktivnost rezultat je slabijeg rasta prihoda od očekivanog, zbog čega su umanjeni pozitivni učinci smanjenja broja zaposlenih.

Pred *Putnički prijevoz* od 2012. do 2016. postavljeni su ambiciozni ciljevi u petogodišnjem razdoblju (v. Prilog, tablica 7): rast broja prevezenih putnika za 22%, rast prihoda za 23%, smanjenje udjela državnih potpora u ukupnim prihodima ispod 45%, uštede na troškovima rada i povećanje financijske produktivnosti za 20%. Nažalost, do 2016. *niti jedan od ciljeva nije ostvaren* – broj prevezenih putnika, razina prihoda i financijska produktivnost se smanjila, a troškovi rada i udio državnih potpora u ukupnim prihodima su rasli.

HŽ Cargo jedini je izložen konkurenciji. Iako do danas nije bilo značajnog ulaska inozemnih kompanija na tržište transporta tereta, dolazak ozbiljnih konkurenata se očekuje. Unatoč smanjenju broja radnika za gotovo 1.300 (s 3.330 u 2012. na 2.085 u 2015.), troškovi za zaposlene u Cargu su od 2012. do 2015. smanjeni za tek 30-ak mil. kuna (15%). Usprkos negativnom poslovnom rezultatu u 2015. i gubitku od 12,5 mil. kuna, operativno poslovanje Carga stabilnije je nego početkom procesa restrukturiranja. U 2014. je Vlada donijela Smjernice plana restrukturiranja Carga od 2014. do 2018. Na žalost, do nedavno nije bio usvojen plan njegova restrukturiranja zbog čega nije moguće procijeniti stvarne učinke provedenih mjera.⁴

Prodaja, privatizacija i dokapitalizacija

Vlada je 2013. donijela Odluku o utvrđivanju popisa trgovačkih društva od strateškog i posebnog interesa za RH, kojom su Infrastruktura i Putnički prijevoz definirani kao poduzeća od strateškog interesa, a Cargo kao poduzeće od posebnog interesa. Poslovanjem Infrastrukture i Putničkog prijevoza država ostvaruje – osim gospodarskih – i strateške ciljeve te za njima postoji dugoročna društvena potreba. Zbog toga, dobit tih društava nije najbitniji pokazatelj uspješnosti poslovanja, već su to kvaliteta i cijena usluge korisnicima. S druge strane, u društvima od posebnog interesa (Cargo) država pokušava ostvariti gospodarske ciljeve i to zajedno s drugim, privatnim investitorima.

Lako je zaključiti da je Cargo predviđen za privatizaciju, što je indirektno potvrđeno Planom upravljanja imovinom u vlasništvu RH (Ministarstvo za državnu imovinu, 2016) i Smjericama plana restrukturiranja Carga (HŽ Cargo, 2014). Privatizacija Carga čini se logičnom jer je društvo najviše izloženo tržištu. Posljednji ozbiljni pokušaj privatizacije bio je 2013. kada je MPPI pregovaralo s rumunjskom tvrtkom Feroviar o prodaji 75% udjela.

Pokušaj privatizacije Carga

Prema uvjetima iz natječaja, Feroviar je u roku od mjesec dana od zaključenja ugovora trebao uplatiti 30 mil. eura za otplatu kredita, 10 mil. eura za obrtna sredstva, 20 mil. eura za obnovu voznog parka, te preuzeti jamstva za kredite od 80 mil. eura. Vlada je početkom 2014. obznanila prekid pregovora jer Feroviar nije mogao postojeća državna jamstva zamijeniti valjanim jamstvima, a prijedlog ugovora nije bio usklađen s uvjetima iz natječaja. Kako privatizacija nije bila uspješna, Vlada je odlučila da će se društvo restrukturirati uz državnu pomoć bez odlaska u stečaj budući da broj zaposlenih premašuje tri tisuće te da ne postoji odgovarajuća zamjena u vidu novog željezničkog prijevoznika.

Cargu je 2015. odobren kredit Svjetske banke (projekt Održive željeznice u Europi) u iznosu od 23,1 mil. eura za otpremnine radnicima s ciljem racionalizacije broja zaposlenih i 24,5 mil. eura za program restrukturiranja kroz održavanje voznog parka, modernizaciju te daljnje smanjenje troškova (HŽ Cargo, 2016.).

⁴ Plan restrukturiranja je izrađen u 2016., a Europska Komisija - DG COMP (Directorate-General for Competition) ga je prihvatila u svibnju 2017.

Pružne građevine su 2013. pripremane za privatizaciju nakon obavljene dokapitalizacije (od 134 mil. kuna) prijenosom nekretnina, strojeva i mehanizacije od Infrastrukture. Vlada je naknadno odustala od privatizacije, a društvo je ostalo u 100% vlasništvu Infrastrukture. Vlada je 2014. planirala prodaju društva Croatia Express d.o.o. Međutim, kupac – Putnički prijevoz – odustao je od transakcije jer je i sam bio u procesu restrukturiranja.

Restrukturiranje državnih željezničkih poduzeća u svrhu povećanja konkurentnosti i stvaranja uvjeta za opstanak na liberaliziranom tržištu nije uspjelo. Infrastruktura nije od 2012. do 2016. smanjila planirani broj zaposlenih i troškove rada, a financijska produktivnost poduzeća nije porasla. Putnički prijevoz nije ostvario ni jedan od ciljeva restrukturiranja. Cargo je jedini izložen konkurenciji, a njegovo operativno poslovanje je stabilnije nego na početku procesa restrukturiranja. Dio povezanih društava je u stečaju ili u slaboj financijskoj poziciji, a društva matice su financijski iscrpljena i nisu u mogućnosti preuzimati njihove obveze.

Financijsko poslovanje Hrvatskih željeznica

Poslovni rezultati promatranih poduzeća analizirani su temeljem podataka iz računa dobiti i gubitka te iz bilanci od 2011. do 2015.

Od 2011. do 2015. HŽ grupa poduzeća posluje s gubitkom koji u pojedinim godinama (2012. i 2013.) iznosi više od milijardu kuna. Od 2014. značajno su smanjeni gubici, tako da su poduzeća na granici uravnoteženog poslovanja. Ukupni prihodi i rashodi su smanjeni za oko 1,3 mlrd. kuna u promatranom razdoblju, a najveći pad rashoda bilježi Cargo (v. Prilog, tablica 10). U promatranom razdoblju zabilježen je pad ukupnih prihoda s 5,1, na 4,3 mlrd. kuna na razini grupe, uglavnom zbog smanjenja transfera iz državnog proračuna (matice) i prihoda od prodaje (grupa). Prihodi željezničkog sektora iz državnog proračuna su značajni i iznose oko 0,5 mlrd. kuna godišnje.

Grupa HŽ Infrastruktura bilježi smanjenje prihoda do 2014. zbog smanjenja prihoda proračuna za održavanje željezničke infrastrukture, koji inače čini 50-60% prihoda. Značajan rast ukupnih rashoda poslovanja rezultat je povećanih materijalnih troškova i vrijednosnog usklađivanja potraživanja od 332 mil. kuna zbog oprosta duga društvima Putnički prijevoz i Cargo iz 2012. te značajnog iznosa rezerviranja (od čega se 68% odnosilo na otpremnine). U 2015. je na razini grupe ostvaren gubitak od 23 mil. kuna.

Infrastruktura i Croatia Express ostvaruju pozitivne financijske rezultate, dok su Pružne građevine slijedom programa restrukturiranja smanjile broj zaposlenika (za 933) uz korištenje poticajnih otpremnina te iskazale negativan rezultat na kraju godine. Potpisani su ugovori za izgradnju i rekonstrukciju dvaju projekata koji se financiraju iz EU-a, u ukupnom iznosu od 1,7 mlrd. kuna (HŽ Infrastruktura, 2015.).

Putnički prijevoz nakon 2012. smanjuje troškove poslovanja (v. Prilog, tablica 10). Značajni gubici u 2012. rezultat su povećanja troškova otpremnina za 273 mil. kuna. Ukupni rashodi u 2013. su smanjeni uglavnom kao rezultat smanjenja troškova Vuče vlakova od 277 mil. kuna zbog pripajanja društva, te usluga održavanja i troškova otpremnina. U 2015. su smanjeni i troškovi energije, vuče vlakova i manevra (za 70%) te rezerviranja (za 80%).

U prihodima dominiraju oni od poticanja putničkog prijevoza i prometa u zemlji. Prihodi društva ovise o broju korisnika željezničkog prijevoza. Iako se broj korisnika smanjuje, rezultat povećanja prihoda 2013./2014. temelji se na PSO Ugovoru⁵ (obveza javne usluge) koji omogućava obavljanje prometa na željeznicama (linijama) gdje prihodi od prometovanja ne mogu pokriti troškove. Nad ovisnim društvom Proizvodnja-regeneracija na početku 2014. otvoren je stečajni postupak te je ono isključeno iz konsolidacije.

U 2015. su obavljene organizacijske promjene, pa je ovisno društvo Željeznička tiskara pripojeno Putničkom prijevozu, a broj radnika na razini grupe smanjen za 60 djelatnika. Troškovi osoblja povećani su zbog pripajanja društva. Putnički prijevoz ostvaruje pozitivan rezultat – dobit prije oporezivanja iznosi 9 mil. kuna, no prihodi i rashodi na razini grupe smanjeni su za 7% (smanjenje državnih potpora za amortizaciju). Na smanjenje prihoda u 2014. utjecalo je 6% manje putnika u zagrebačkom prigradskom prijevozu zbog neprihvatljive cijene zajedničke ZET-HŽPP prijevozne karte bez subvencija (opći kupon iznosio je više od 6.000 kuna, a srednjoškolski, studentski i umirovljenički više od 3.000 kuna godišnje).

Cargo raspolaže s 1,29 mlrd. kuna dugotrajne imovine od čega je preko 60% transportna imovina (najvećim dijelom vagoni i lokomotive prosječne starosti od 30 do 40 godina). Zbog toga su visoki troškovi održavanja (oko 20% ukupnih materijalnih troškova), a troškovi amortizacije čine oko četvrtinu ukupnih troškova. Akumulirani gubitci na kraju 2014. iznosili su 593 mil. kuna, a gubitak u 2015. manji je za 90% u odnosu na 2014. te iznosi 10 mil. kuna. Prema podacima iz revizorskog izvješća, u 2015. je obavljena dokapitalizacija društva u iznosu od 1,1 mlrd. kuna, i to pretvaranjem obveza prema RH za preuzeti dug temeljem protestiranih državnih jamstava u temeljni kapital te unosom nekretnine u vlasništvu RH u temeljni kapital (Ranžirni kolodvor – Zaprudski Otok).

Imovina i obveze poduzeća

Ukupna vrijednost imovine svih društava zajedno je oko 18 mlrd. kuna. Najveću vrijednost (73% ukupne imovine) ima Infrastruktura, a slijede Putnički prijevoz (20%) i Cargo (7%). Vrijednost imovine Carga gotovo je prepolovljena u promatranom razdoblju. Značajan je udio dugotrajne materijalne imovine u ukupnoj imovini (v. Prilog, tablica 11). Struktura potraživanja pokazuje razmjere međusobnog neispunjavanja obveza poduzeća iz željezničkog sektora.

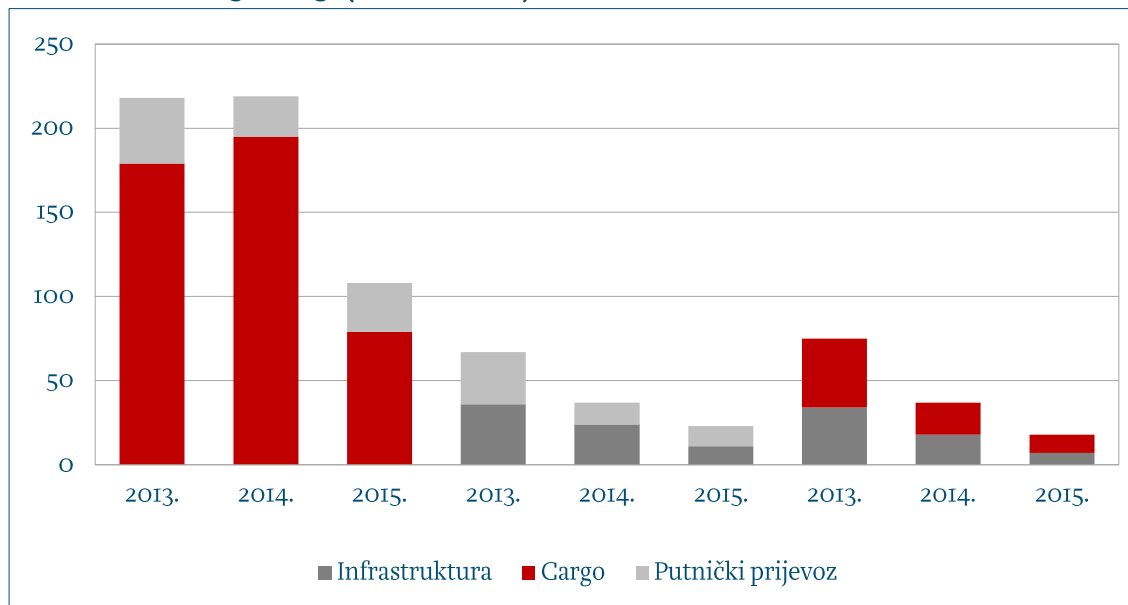
Ukupne obveze poduzeća iz sektora željezničkog prometa u 2015. iznose oko 6 mlrd. kuna, od čega je jedna trećina kratkoročnih obveza (v. Prilog, tablica 12).

Najviše obveza kumulira društvo Infrastruktura. Dugoročne obveze u promatranom razdoblju rastu unatoč činjenici da je država do 2006. preuzela sve obveze po kreditima i pripadajućim kamatama. Krajem 2014., Vlada donosi odluku o novom preuzimanju duga od 1,9 mlrd. kuna (dugoročni i kratkoročni kredit). Najznačajnije kratkoročne obveze su prema dobavljačima (s najvećim udjelom dospjelih obveza preko 120 dana) i obveza za kredite. Izvanbilančni zapisi (2014. iznose 4,7 mlrd. kuna) sadrže – između ostaloga – dana i primljena jamstva (72%), potraživanja za sredstva uništena u ratu i IPA ugovore. Temeljni kapital grupe je 292,4 mil. kuna, a kapitalne rezerve (odnose se na

⁵ PSO Ugovor (engl. *Public service obligation*) je vrsta koncesijskog ugovora između države i društva pružatelja određene javne usluge, kojim država potiče društvo na obavljanje javne usluge na način i u obujmu koji nije tržišno isplativ. Ugovorom društvo preuzima obvezu pružanja usluge u definiranom razdoblju za što od države dobiva potporu.

kapital javnog dobra – željezničke infrastrukture)⁶ 8,6 mlrd. kuna, temeljem čega se nadoknađuju nastali gubitci.

Grafikon 4. Struktura potraživanja povezanih poduzetnika, 2013.-2015. (u mil. kuna)



Izvor:
 Autori prema godišnjim konsolidiranim financijskim izvještajima za 2014. i 2015.

Ukupne obveze Carga rastu, posebice kratkoročne (72% ukupnih u 2015.) zbog kratkoročnih kredita domaćih banaka te protestiranih jamstava, iz čega proizlaze obveze grupe prema Ministarstvu financija (uvećane za zatezne kamate). Također, milijunski se iznosi rezerviraju za potencijalne troškove stimulativnih otpremnina (maksimalno 150 tisuća po zaposlenom), jubilarnih nagrada i sudskih sporova (77 mil. kuna u 2015.).

Obveze Putničkog prijevoza smanjivale su se uglavnom uslijed preuzimanja dugova temeljem jamstva RH (278 mil. kuna u 2014.), a povećavaju se novim kreditnim zaduženjima. Svi su dugoročni krediti osigurani jamstvima Vlade ili Infrastrukture. Kratkoročne se obveze smanjuju budući da se tijekom godina umanjuju obveze prema povezanim poduzetnicima. Kao i kod ostalih društava, značajni su prihodi budućeg razdoblja koji čine preko 20% pasive, a 90% tih prihoda odnosi se na državne potpore za dugotrajnu imovinu. Značajan je i iznos izvanbilančnih zapisa od 380 mil. kuna (2015.) koji – između ostaloga – sadrži obveze za dana jamstva povezanim poduzećima (25%), potraživanja za putničke vagona u bivšoj SFRJ (19%), potraživanja od Zajednice Jugoslavenskih željeznica i Herceg Bosne (26%).

Ukupne obveze svih društava u 2015. kreću se na razini od 6 mlrd. kuna, od čega se oko 70% odnosi na financijske obveze za kredite i primljene zajmove, a prednjači Infrastruktura. Zabrinjava visoka razina kratkoročnih financijskih obveza u društvima Cargo i Putnički prijevoz jer čine više od 60% ukupnih financijskih obveza (v. Prilog, tablica 12).

⁶ Uz evidenciju vlastitih prihoda, rashoda, imovine i obveza postoji i usporedna evidencija javnog dobra iz kojeg se pokrivaju eventualni gubitci. U tom se slučaju na teret javnog dobra pripisuju i troškovi amortizacije ili financijski rashodi ukoliko nisu pokriveni redovitim poslovnim aktivnostima. S druge strane, ostvareni se dobitci evidentiraju kao povećanja javnog kapitala.

Odabrani financijski pokazatelji

Likvidnosna pozicija promatranih poduzeća nije zadovoljavajuća (v. Prilog, tablica 13), a svi su pokazatelji izvan referentnih granica. Primjerice, pokazatelj tekuće likvidnosti, čija je poželjna vrijednost veća od 2, a minimalno zadovoljavajuća 1 (kratkotrajna imovina bi trebala pokrivati kratkoročne obveze), kod promatranih poduzeća kreće se u rasponu od 0,65 do najviše 1,02 što ukazuje na teškoće u podmirivanju kratkoročnih obveza.

Razina zaduženosti poduzeća mijenja se ovisno o kretanju iskazanih obveza. Država je u više navrata dokapitalizirala poduzeća preuzimanjem kreditnih obveza što se pozitivno odrazilo na pokazatelje zaduženosti. Ipak, ta su poboljšanja kompenzirana novim zaduženjima. Vrijednost koeficijenta zaduženosti trebala bi biti 50% i manja. Taj uvjet na prosječnoj četverogodišnjoj razini zadovoljavaju i Infrastruktura i Cargo, no na godišnjoj razini, posljednjih godina koeficijent zaduženosti Carga raste na preko 90%. Razlog je značajno povećanje kratkoročnih kredita te novonastale obveze po protestiranim jamstvima. Infrastruktura je prema svim pokazateljima koji uključuju imovinu znatno uspješnija od Carga i Putničkog prijevoza zbog materijalne imovine čija je vrijednost više nego trostruko veća od imovine Carga i Putničkog prijevoza zajedno.

Koeficijenti obrtaja ukupne imovine ukazuje da od 2011. do 2015. na jednu kunu ukupne imovine Cargo u prosjeku ostvaruje 0,62, a Putnički prijevoz 0,58 kuna prihoda. Trajanje naplate potraživanja na godišnjoj i prosječnoj razini najkraće je kod Putničkog prijevoza (od 75 do 100 dana).

Koeficijent obrtaja zaliha je pokazatelj brzine cirkulacije imovine u poslovnom procesu i izračunava se kao omjer prihoda od prodaje i prosječne zalihe. Zalihe su u pravilu najmanje likvidni dio kratkotrajne imovine poduzeća zbog čega bi trebale biti što manje, uz poželjno viši koeficijent obrtaja. Velike su razlike u vrijednosti koeficijenta obrtaja među promatranim poduzećima (2015. je za Cargo iznosio gotovo 18, a za Infrastrukturu samo 0,41). Nizak koeficijent obrtaja Infrastrukture posljedica je visoke razine zaliha i niske razine prihoda od prodaje u čitavom promatranom razdoblju. Od 2012. do 2015. zalihe Infrastrukture iznosile su prosječno 530 mil. kuna godišnje, što je 85% zaliha svih promatranih poduzeća.

Najveći dio zaliha Infrastrukture odnosi se na rezervne dijelove (prosječno 70%), a ostatak su sirovine i materijal te sitan inventar. Zanimljivo, od 2011. (a možda i ranije) do 2015. od ukupnih zaliha Infrastrukture prosječno se godišnje 297 mil. kuna odnosi na **zalihe bez prometa**. Riječ je o zalihama nabavljenim za modernizaciju pruge Oštarije – Knin – Split, za čiju je ugradnju trebalo – ili još uvijek treba – dodatno osigurati tehničke uvjete te provesti procjenu iskoristivosti. Nabavkom zaliha u vrijednosti od gotovo 300 mil. kuna, koje prema svemu sudeći neće biti iskorištene u cijelosti, pogoršana je likvidnost, a posljedično i zaduženost poduzeća. Periodičnim nabavkama u skladu s dinamikom izvršavanja procesa modernizacije pruge projekt je mogao biti znatno učinkovitiji.

Ekonomičnost poslovanja je zabrinjavajuća. Ekonomičnost ukupnog poslovanja i prodaje ne prelazi 1, što znači da rashodi konstanto nadilaze prihode. Svi su pokazatelji profitabilnosti negativni jer poduzeća posluju s gubitkom. No, treba imati u vidu da se radi o sektoru kojem su potrebna veća ulaganja u imovinu, pa je i očekivana vrijednost pokazatelja manja nego kod poduzeća koja ne moraju financirati kapitalne projekte.

Investicije. Od 2013. do 2015., u promatranim je društvima ostvareno ukupno oko 4 mlrd. kuna investicija (v. Prilog, tablica 14), od čega se oko 70% odnosi na Infrastrukturu. Najznačajnija su ulaganja u pruge od međunarodnog značenja, a glavni izvori financiranja su krediti, sredstva EU fondova i kapitalne pomoći iz proračuna. Stopa sufinanciranja iz fondova iznosi 85%, a krajem 2015. ukupna vrijednost projekata u provedbi iznosila je 84 mil. eura s prosječno planiranim rokovima završetka u 2017./2018., te 1,4 mlrd. kuna po projektima ugovorenim prema Zakonu o javnoj nabavi.

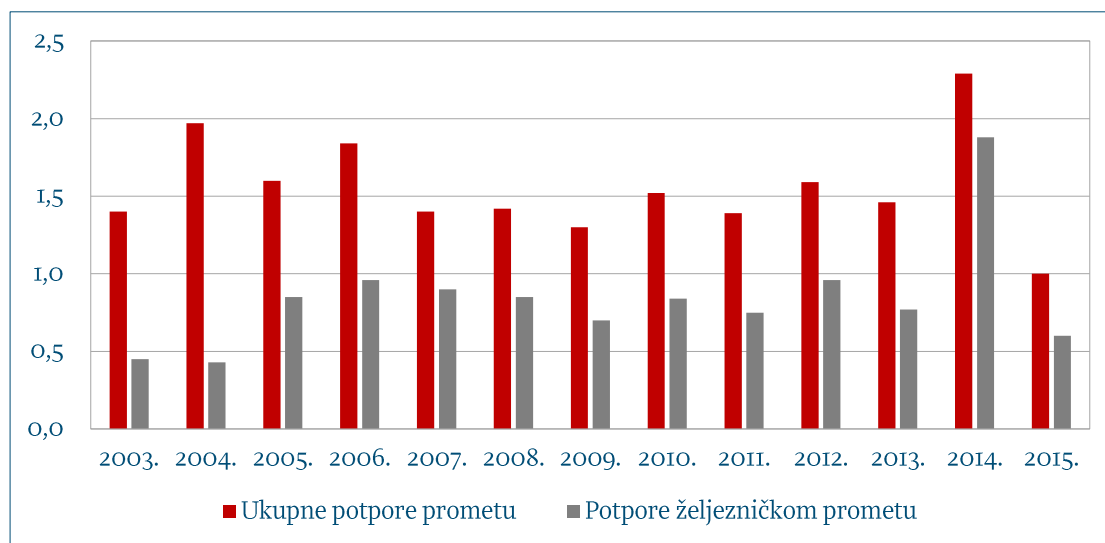
Najvažnije *investicije Carga* vezane su uz modernizaciju teretnih vagona i lokomotiva, a financiraju se djelomično iz vlastitih sredstava, ali uglavnom vanjskim kreditima. U 2015. je ostvareno tek 40% planiranih investicija jer vlastita sredstva nisu dostatna, a povlačenje sredstava iz Svjetske banke prebačeno je na sljedeću godinu. *Putnički prijevoz* posljednjih godina pokazuje veće investicijske aktivnosti zahvaljujući projektima nabave novih motornih vlakova te ISPRO projektu (integralni sustav za prodaju karata), a započela je i primjena novog sustava on-line prodaje i rezervacije karata.

Državne potpore i jamstva željezničkom prometu

Od 2006. do 2015. sektoru željeznica dodijeljene su potpore od 8,7 mlrd. kuna (v. Prilog, tablica 15). Potpore obuhvaćaju subvencije i jamstva korištena za Program poticanja željezničkog, putničkog i kombiniranog prometa te za zbrinjavanje viška zaposlenih (Putnički prijevoz, Cargo i bivša Vuča vlakova). Potpore ne obuhvaćaju sredstva iz proračuna za financiranje troškova održavanja i ulaganja u infrastrukturu koja su od općeg interesa za državu jer infrastrukturu može koristiti bilo koji ovlašten pružatelj usluga.

Ukupne državne potpore društvima su redovito godišnje prelazile iznose od 700 mil. kuna (v. Prilog, tablica 16). U 2014. su iznosile gotovo 1,9 mlrd. kuna (0,6% BDP-a), što je više od 80% ukupno dodijeljenih potpora sektoru prometa. To je uglavnom rezultat odobrenog državnog jamstva (816 mil. kuna) za nabavku 44 nova vlaka Putničkom prijevozu i rashoda za otpremnine radnika u Cargu (350 mil. kuna).

Grafikon 5. Potpore željezničkom prometu, 2003.-2015. (u mlrd. kuna)

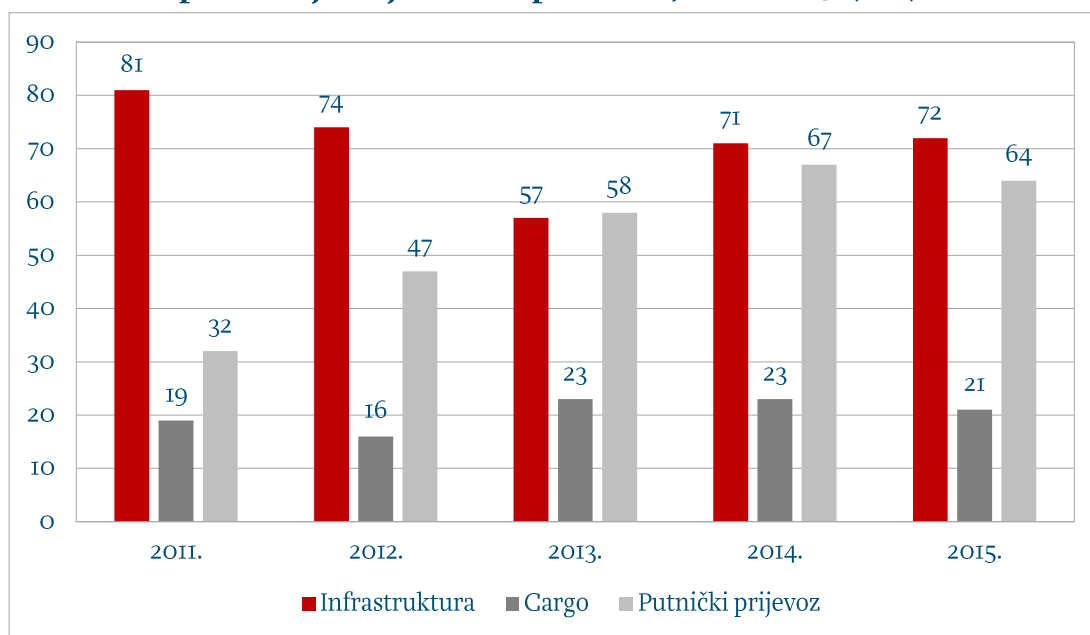


Izvor:
Autori prema
podacima
AZTN,
Ministarstva
financija i
Vlade RH

Društva bivšeg HŽ-a su u posljednjih deset godina primila nešto manje od 10 mlrd. kuna državnih potpora (subvencija, jamstava i protestiranih jamstava). Kad bi se toj broju pribrojila i ostala davanja države (koja u smislu zakona nisu potpore), iznos bi bio veći od 20 mlrd. kuna. Od 2009. do 2015. subvencije iznose 50 do 60% ukupnih potpora, a njihov najveći korisnik je Putnički prijevoz. Subvencije dodjeljuje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI), sukladno Programu poticanja željezničkog putničkog i kombiniranog prometa, kao i za modernizaciju željezničkog prometa (od 2009. do 2014. približno 2,4 mlrd. kuna za program, a oko 950 mil. kuna za modernizaciju). Jamstva su korištena za financiranje tekuće likvidnosti, modernizaciju, a manjim dijelom i za zbrinjavanje viška zaposlenih.

Državne potpore željeznicama čine prosječno oko 20% ukupnih potpora te više od 60% potpora u sektoru prometa. Tim iznosima treba dodati i potpore od lokalne i područne (regionalne) samouprave koje kumulativno iznose 387 mil. kuna, a najveći se dio odnosi na potpore koje od 2007. dodjeljuje Grad Zagreb. U Prilogu, tablica 17 su sredstva koja željeznice primaju iz državnog proračuna za troškove održavanja i ulaganja.

Grafikon 6. Udio transfera iz državnog proračuna u ukupnim prihodima poslovanja željezničkih poduzeća, 2011.-2015. (u %)



Izvor:
 Autori temeljem Izvještaja o izvršenju Državnog proračuna od 2011. do 2015. i podataka iz financijskih izvještaja promatranih društava.

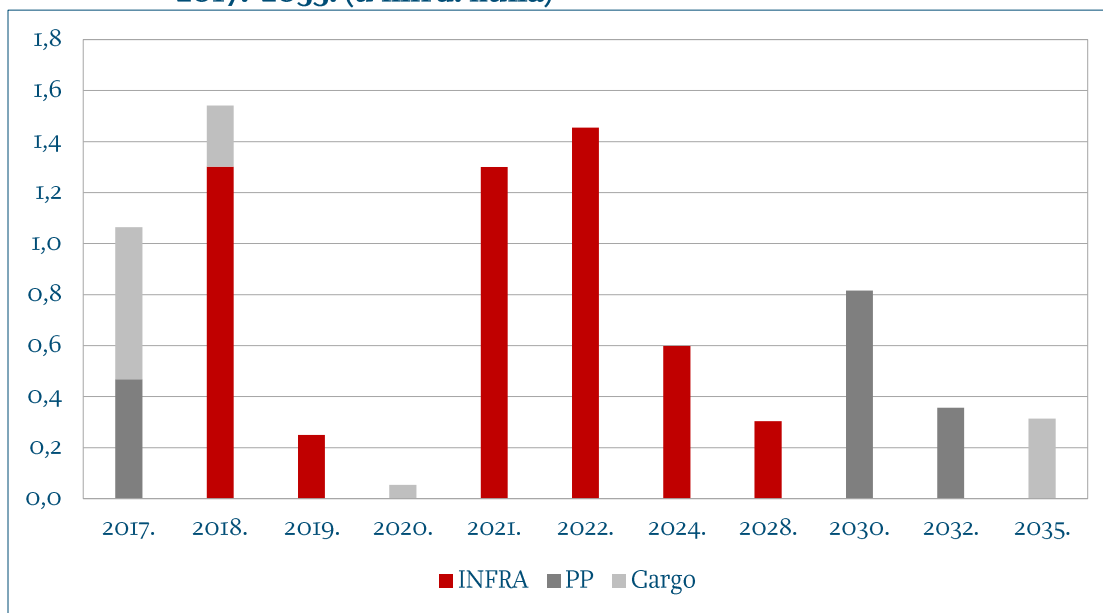
Državna jamstva

Vlada je od 2000. do 2015. željeznicama izdala 12,64 mlrd. kuna jamstava, uglavnom za financiranje konsolidacije, modernizacije i restrukturiranja te investicijske projekte. Veći dio jamstava odobren je za pokriće gubitaka i financiranje tekuće likvidnosti. Izdavanje jamstava (posebice Infrastrukturi) za kreditno zaduživanje intenzivirano je 2013. i 2014. (v. Prilog, tablica 18).

Od 2005. do 2011. nije bilo protestiranih jamstava jer je Vlada preuzimala sve nastale obveze u ukupnom iznosu od 4 mlrd. kuna. Nakon toga, raste iznos protestiranih jamstava (od 2012. do 2015.

protestirano je ukupno 853,3 mil. kuna) – uglavnom za kredite Infrastrukturi i Cargu, a uključuje li se plaćanja po obvezama preuzetim mimo aktiviranih jamstava, iznos bi zasigurno bio znatno veći.

Grafikon 7. Potencijalno dospijće državnih jamstava željeznicama, 2017.-2035. (u mlrd. kuna)



Izvor:
Autori temeljem
podataka
Ministarstva
financija

Budući da se jamstva velikim dijelom odnose na kapitalne projekte, dugoročni će krediti - naročito iznosi iznad milijarde kuna - dospjeti u 2017., 2018. i 2022. (grafikon 6). Najveći dio obveza se odnosi na Infrastrukturu. Samo u 2017. dospijeva 1 mlrd. kuna uglavnom obveza za Putnički prijevoz i Cargo.

Obveze željezničkih poduzeća u vlasništvu RH su od 2005. do 2015. pridonijele povećanju javnog duga za 8,4 mlrd. kuna (4 mlrd. preuzeto 2006., a 4,4 mlrd. 2013. i 2014.), što je cjelokupan iznos jamstava odobrenih od 2005. do 2015. Preuzete obveze promatranih društava izravno povećavaju javni dug za oko 1,3% BDP-a. Osim toga, sve potencijalne obveze po izdanim jamstvima za zaduživanje tih društava statistički povećavaju javni dug jer se – sukladno ESA 2010 metodologiji – klasificiraju kao dug središnje države (v. Prilog, tablica 19).

Nažalost, visoka razina potpora i obveza društava se ne smanjuje, što je odraz nemogućnosti vlada i uprava društava da provedu cjeloviti proces restrukturiranja.

Zaključak

Željeznička poduzeća u vlasništvu države nalaze se u složenoj financijskoj situaciji. Posljednjih deset godina uglavnom završavaju s gubitkom, ponekad i većim od milijarde kuna. Posljedica je to svjetske financijske krize, ali i neuspješnog restrukturiranja.

Proces restrukturiranja trebao se temeljiti na realnom planu s konkretnim i ostvarivim ciljevima utemeljenim na boljem predviđanju nadolazećih promjena. Umjesto toga, stječe se dojam da je od 2006. veći naglasak na formalno-pravnim promjenama zbog usklađivanja s EU-om nego na stvarnoj provedbi restrukturiranja. Ciljevi restrukturiranja od 2012. do 2016. nisu ostvareni, a likvidnost je danas lošija nego prije početka restrukturiranja.

Željeznička poduzeća i dalje se u financiranju operativnih i investicijskih aktivnosti u velikoj mjeri oslanjaju na subvencije, pomoći države i kredite dobivene zahvaljujući državnim jamstvima, koje uglavnom nisu sposobna otplaćivati. Takav način poslovanja je teret za državne financije i stalna opasnost za proračun i javni dug. Po svemu sudeći, državne željeznice ostaju financijski uteg oko vrata države, čak i ukoliko se osigura nastavak restrukturiranja.

Vlada i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaduženo za željeznički promet trebali bi:

- smanjiti udjele državnih subvencija za željeznički sektor i značajno poboljšati upravljanje imovinom željezničkih poduzeća;
- veći dio investicija za infrastrukturu (ulaganje i održavanje) financirati iz EU fondova;
- umjesto novih zajmova za izgradnju cesta i autocesta, ulaganja usmjeriti u željezničku infrastrukturu, posebice strateške pravce;
- značajno revidirati politiku plaća u svim društvima i realnije utvrditi stvarne troškove zaposlenih;
- riješiti se velikih zaliha
- evaluirati organizacijski ustroj i kadrovsku politiku;
- poboljšati dostupnost željezničke infrastrukture i koordinirati planiranje sa susjednim zemljama;
- započeti s restrukturiranjem povezanih društava;
- utvrditi kao cilj povećanje prihoda na tržištu do 2020.;
- odrediti rok privatizacije povezanih poduzeća, te odlučiti koji će dio ostati u vlasništvu države;
- odrediti odgovorne osobe za provedbu restrukturiranja i njihove zadatke.

Matice društva i uprave novih društava su se izgubile u statusnim promjenama koje su dovele do stvaranja niza novih međusobnih potraživanja i obveza nastalih podjelama imovine. Rezultat je veći broj pravnih sporova kao i lanac nepodmirenih obveza koji s učestalim statusnim promjenama postaje dodatni pravni problem za državu. Sva poduzeća podnose svoje gubitke državi, a individualne odgovornosti za rezultate poslovanja i restrukturiranja gotovo da i nema. Imajući u vidu postojeću organizacijsku strukturu željezničkih poduzeća u vlasništvu države – sa 16 ovisnih društava – teško je procijeniti financijsko poslovanje i profitabilnost sastavnica ovog sektora. Naročito je teško procijeniti financijsku uspješnost poslovanja sektora prometa i transporta kao temelj za određivanje zahtjeva za subvencijama.

Literatura

- DZS, 2010. *Transport i komunikacije u 2009*. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- DZS, 2016. *Transport i komunikacije u 2015*. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- HAKOM, 2015. *Godišnje izvješće o radu*. Zagreb: Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti.
- HŽ Cargo, 2014. Smjernica plana restrukturiranja društva HŽ Cargo d.o.o. za razdoblje 2014.-2018. Zagreb. HŽ Cargo.
- HŽ Cargo, 2015. *Godišnji konsolidirani financijski izvještaji i Izvješće neovisnog revizora za 2014*. Zagreb. HŽ Cargo.
- HŽ Cargo, 2016. *Financijski izvještaji projekata Svjetske banke*. Zagreb. HŽ Cargo.
- HŽ Infrastruktura, 2015. *Godišnji konsolidirani financijski izvještaji i Izvješće neovisnog revizora za 2014*. Zagreb. HŽ Infrastruktura.
- HŽ Putnički prijevoz, 2014. *Program restrukturiranja društva HŽ putnički prijevoz d.o.o.* Zagreb. HŽ Putnički prijevoz.
- HŽ Putnički prijevoz, 2015. *Godišnji konsolidirani financijski izvještaji i Izvješće neovisnog revizora za 2014*. Zagreb. HŽ Putnički prijevoz.
- Ministarstvo za državnu imovinu, 2017. *Plan upravljanja imovinom u vlasništvu RH za 2016*.
- Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine, NN 103-2007/2015. Zagreb: Narodne novine.
- PHARE project Fiche, 2016. *Restructuring and Development of Croatian Railway System within the framework of EU legislation*.
- Pravilnik o željezničkoj infrastrukturi, NN 125/05. Zagreb: Narodne novine.
- Primorac, M. i Galić, A., 2017. Fiskalni rizici i financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske u: H. Blažić, M. Dimitrić i M. Pečarić (ur.) *Financije na prekretnici: Imamo li snage za iskorak?* Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
- Vlada RH, 2016. *Izvješće o radu Vlade Republike Hrvatske i o preuzetim i nepodmirenim obvezama u mandatu predsjednika Zorana Milanovića*. Zagreb: Vlada RH.
- Zakon o željeznici, NN 94/13. Zagreb: Narodne novine.
- Zakonu o dopuni zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ, NN 57/12. Zagreb: Narodne novine.
- Zakonu o podjeli trgovačkog društva Hrvatske željeznice, NN 153/05. Zagreb: Narodne novine.

Prilozi

Tablica 1. Povezana poduzeća u sektoru željeznica, 2015. (u%)

Poduzeće	Temeljni kapital (ukupno mil. kn)	Društva u vlasništvu	Postotak vlasništva	Kapital i rezerve podružnica (u mil. kn)
Infrastruktura	292	Pružne građevine d.o.o.	100	242
		Croatia Express d.o.o.	100	1,87
		Proizvodnja-regeneracija d.o.o. (u stečaju od 2014.)	23	-1*
Putnički prijevoz	194	Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o.	100	35
		Tersus eko d.o.o.	100	5,2
		Tvornica željezničkih vozila Gredelj d.o.o. (u stečaju)	100	71
		Proizvodnja – regeneracija d.o.o. (u stečaju)	77	-3,6*
Cargo	1.693	Agencija za Integralni Transport d.o.o., Zagreb	100	-52
		AGIT Bosna i Hercegovina d.o.o., Sarajevo	100	np
		AGIT 2008 Srbija d.o.o., Beograd	100	0,3
		Održavanje vagona d.o.o.	100	2,5
		Radionica željezničkih vozila Čakovec d.o.o.	100	56,6
		Remont i proizvodnja željezničkih vozila Slavonski Brod d.o.o.	100	28,1
		Robno transportni centar Slavonski Brod d.o.o.	100	1,16
		CROKOMBI d.o.o.	47,59	0,9
Cargo Centar Zagreb d.d.	20	0,2		

Izvor: Autori prema financijskim izvještajima pojedinačnih poduzeća za 2015.

* Posljednji dostupni podatci su za 2012.

Tablica 2. Broj zaposlenih, 2006.-2015.

	Infrastruktura		Cargo		Putnički prijevoz		Ukupno*	
	Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica
2006.	np	7.538	np	2.564	np	1.252	np	11.354
2007.	8.406	7.421	3.157	2.549	3.865	1.207	15.428	11.177
2008.	8.347	7.350	3.129	2.508	3.880	1.198	15.356	11.056
2009.	7.970	7.103	3.019	2.397	3.675	1.186	14.664	10.686
2010.	7.956	6.860	3.452	2.307	3.513	1.187	14.921	10.354
2011.	7.865	6.839	3.400	2.308	3.439	1.129	14.704	10.276
2012.	7.308	6.436	4.403	3.330	3.375	2.176	15.086	11.942
2013.	7.525	5.438	3.346	2.686	3.080	2.087	13.951	10.211
2014.	7.253	5.097	3.048	2.270	2.887	1.906	13.188	9.273
2015.	6.254	5.029	2.847	2.085	2.827	1.922	11.928	9.036

Izvor: Godišnji financijski izvještaji i godišnja izvješća društava

* Broj ukupno zaposlenih od 2006. do 2011. veći je prosječno oko 2.300 (matica) i 3.000 (grupa) zaposlenih u Vuči vlakova i Holdingu

Tablica 3. Rashodi za zaposlene i prosječna neto plaća, 2012.-2015.

	OPIS	Infrastruktura		Cargo		Putnički prijevoz		Ukupno	
		Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica
2012.	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	913	824	394	283	418	164	575	424
	Prosječna mjesečna neto plaća (kn)	5.205	6.294	6.235	5.903	4.994	4.917	5.478	5.705
2013.	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	880	721	427	333	350	258	552	437
	Prosječna mjesečna neto plaća (kn)	-	6.449	6.163	6.665	4.900	5.275	5.532	6.130
2014.	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	896	682	348	265	313	228	519	392
	Prosječna mjesečna neto plaća (kn)	-	6.556	5.755	5.831	-	6.212	5.755	6.200
2015.	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	835	671	328	242	321	239	495	384
	Prosječna mjesečna neto plaća (kn)	-	6.765	6.272	6.637	5.077	6.679	5.675	6.694

Izvor: Autori temeljem konsolidiranih i pojedinačnih godišnjih izvješća poduzeća od 2012. do 2015.

Napomena: podaci o prosječnim mjesečnim plaćama dobiveni su temeljem internih godišnjih izvještaja pojedinačnih poduzeća objavljenih na stranicama Financijske agencije; broj zaposlenih odnosi se na kraj razdoblja, a trošak zaposlenih podrazumijeva ukupan trošak osoblja.

Tablica 4. Broj zaposlenih u povezanim društvima, 2012.-2015.

Poduzeće	Društva u vlasništvu	2012.	2013.	2014.	2015.
Infrastruktura	Pružne građevine d.o.o.	176	2.065	2.133	1.200
	Croatia Express d.o.o.	-	22	23	25
	Proizvodnja-regeneracija d.o.o. (u stečaju od 2014.)	77	-	-	-
Putnički prijevoz	Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o.	576	739	730	685
	Tersus eko d.o.o.	491	214	215	220
	Tvornica željezničkih vozila Gredelj d.o.o. (u stečaju)	994	964	490	476
	Proizvodnja – regeneracija d.o.o. (u stečaju)	77	-	-	-
Cargo	Agencija za Integralni Transport d.o.o., Zagreb (AGIT)	205	139	114	100
	AGIT Bosna i Hercegovina d.o.o., Sarajevo	-	-	-	4
	AGIT 2008 Srbija d.o.o., Beograd	4	3	4	4
	Održavanje vagona d.o.o.	340	272	267	270
	Radionica željezničkih vozila Čakovec d.o.o.	187	245	248	247
	Remont i proizvodnja željezničkih vozila Slavonski Brod d.o.o.	153	139	138	135
	Robno transportni centar Brod d.o.o. (RTC-Brod) Slavonski brod	4	4	4	4
	CROKOMBI d.o.o.	np	np	np	7
Cargo Centar Zagreb d.d.	0	0	0	0	
Ukupno		3.284	4.806	4.366	3.373

Izvor: Financijski izvještaji društava i HGK-a

Tablica 5. Prosječne komercijalne brzine vlakova, 2005.-2016. (km/h)

Vlakovi km/h	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.*
Putnički	47,84	48,23	48,26	47,61	46,95	47,17	46,54	44,81	44,35	46,36	47,82	47,96
Teretni	25,57	24,53	24,60	23,88	24,44	24,46	21,44	21,04	21,17	20,67	21,57	23,18

* Zaključno s 31.10.2016.

Izvor: Prikaz autora, podatci HAKOM-a i HŽ Infrastrukture

Tablica 6. Pregled zacrtanih ciljeva i ostvarenih rezultata Infrastrukture, 2012.-2016.

	Plan od 2012.-2016.	Ostvareno do 2016.
Broj zaposlenih	Smanjenje (za 20%) na 5,374	5,029
Troškovi rada	Smanjenje za 149,4 mil. kuna	Smanjeno za 150 mil. kuna
Financijska produktivnost	296.651 po zaposlenom	265.261 po zaposlenom
Vrijednost investicija	25,5 mlrd. kuna	3,5 mlrd. kuna

Izvor: Autori prema podacima Ministarstva prometa, pomorstva i infrastrukture i izvještaja HŽ Infrastrukture

Tablica 7. Ciljevi restrukturiranja Putničkog prijevoza, 2012.-2016.

	Plan 2012.-2016.	Ostvareno do 2016.
Broj prevezenih putnika	Rast za 22%	Smanjenje za 23%
Prihodi	Rast za 23%	Smanjenje za 2%
Udio državnih potpore u ukupnim приходima	Smanjenje ispod 45%	Rast na 63%
Troškovi rada	Smanjenje za 88,3 mil. kuna	Rast za 100 mil. kuna
Financijska produktivnost*	Povećanje za 20% (563.604)	Smanjenje (466.358)

* Financijska produktivnost: ukupni prihodi/broj zaposlenih

Izvor: Program restrukturiranja društva HŽ putnički prijevoz d.o.o.

Tablica 8. Prihodi, rashodi i poslovni rezultat (prije oporezivanja), 2011.-2015. (u mlrd. kuna)

		2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	Prihodi	5,13	4,64	4,19	4,78	4,28
	Rashodi	5,68	5,74	5,57	4,86	4,32
	Dobit/gubitak	-0,54	-1,10	-1,38	-0,08	-0,04
Infrastruktura	Prihodi	1,44	1,26	1,53	2,15	1,71
	Rashodi	1,51	1,49	2,23	2,04	1,74
	Dobit/gubitak	-0,07	-0,24	-0,70	0,11	-0,03
Putnički prijevoz	Prihodi	1,29	1,42	1,31	1,33	1,26
	Rashodi	1,73	1,96	1,68	1,35	1,25
	Dobit/gubitak	-0,44	-0,53	-0,36	-0,02	0,00
Cargo	Prihodi	2,41	1,96	1,34	1,31	1,31
	Rashodi	2,44	2,29	1,66	1,47	1,33
	Dobit/gubitak	-0,03	-0,33	-0,31	-0,17	-0,02

Izvor: Financijski izvještaji matice društava i njihovih podružnica

Tablica 9. Struktura prihoda grupa poduzeća, 2005.-2015. (u mlrd. kuna)

		2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	Ukupni prihodi	5,13	4,64	4,19	4,78	4,28
	Poslovni prihodi	5,02	4,57	4,16	4,62	4,24
	Financijski prihodi	0,11	0,06	0,03	0,16	0,04
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Infrastruktura	Ukupni prihodi	1,44	1,26	1,53	2,15	1,71
	Poslovni prihodi	1,43	1,23	1,53	2,00	1,70
	Financijski prihodi	0,01	0,02	0,00	0,14	0,01
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Putnički prijevoz	Ukupni prihodi	1,29	1,42	1,31	1,33	1,26
	Poslovni prihodi	1,28	1,41	1,31	1,32	1,24
	Financijski prihodi	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cargo	Ukupni prihodi	2,41	1,96	1,34	1,31	1,31
	Poslovni prihodi	2,31	1,93	1,33	1,30	1,30
	Financijski prihodi	0,09	0,03	0,01	0,00	0,01
	Izvanredni - ostali prihodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Izvor: Financijski izvještaji matice društava i njihovih podružnica

Tablica 10. Struktura rashoda grupa poduzeća, 2005.-2015. (u mlrd. kuna)

		2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	Ukupni rashodi	5,68	5,74	5,57	4,86	4,32
	Poslovni rashodi	5,52	5,60	5,37	4,66	4,20
	Financijski rashodi	0,16	0,14	0,20	0,20	0,12
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Infrastruktura	Ukupni rashodi	1,51	1,49	2,23	2,04	1,74
	Poslovni rashodi	1,49	1,48	2,20	1,98	1,71
	Financijski rashodi	0,02	0,01	0,03	0,06	0,03
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Putnički prijevoz	Ukupni rashodi	1,73	1,96	1,68	1,35	1,25
	Poslovni rashodi	1,66	1,88	1,60	1,31	1,21
	Financijski rashodi	0,07	0,07	0,08	0,04	0,05
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cargo	Ukupni rashodi	2,44	2,29	1,66	1,47	1,33
	Poslovni rashodi	2,37	2,24	1,57	1,38	1,29
	Financijski rashodi	0,06	0,06	0,09	0,09	0,05
	Izvanredni - ostali rashodi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Izvor: Financijski izvještaji matice društava i njihovih podružnica

Tablica 11. Struktura imovine željeznica od 2011. do 2015. (u mlrd. kuna)

		2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	Dugotrajna imovina	14,61	15,65	15,53	16,22	16,54
	Kratkotrajna imovina	2,84	3,13	2,45	2,25	2,19
	Troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	0,01	0,16	0,02	0,04	0,03
	Ukupno	17,47	18,94	18,00	18,51	18,76
Infrastruktura	Dugotrajna imovina	10,00	10,25	11,54	12,30	12,51
	Kratkotrajna imovina	1,26	1,32	1,52	1,39	1,26
	Troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	0,00	0,15	0,01	0,02	0,01
	Ukupno	11,27	11,72	13,07	13,71	13,78
Putnički prijevoz	Dugotrajna imovina	1,98	2,58	2,39	2,49	2,74
	Kratkotrajna imovina	0,32	0,52	0,43	0,34	0,44
	Troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01
	Ukupno	2,31	3,11	2,83	2,84	3,18
Cargo	Dugotrajna imovina	2,63	2,82	1,60	1,43	1,29
	Kratkotrajna imovina	1,26	1,29	0,50	0,52	0,50
	Troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	Ukupno	3,90	4,11	2,10	1,96	1,80

Izvor: Financijski izvještaji matice društava i njihovih podružnica

Tablica 12. Struktura obveza željeznica, 2011.-2015. (u mlrd. kuna)

		2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	Dugoročne financijske obveze	2,14	2,46	2,33	3,26	2,22
	Kratkoročne financijske obveze	0,99	1,21	1,03	1,24	1,10
	Ukupne financijske obveze	3,12	3,67	3,35	4,51	3,31
	Ukupne obveze	5,43	6,44	5,99	7,00	5,89
	Udio kratkoročnih financijskih obveza (u %)	32	33	31	28	33
Infrastruktura	Dugoročne financijske obveze	1,38	1,27	1,04	2,15	1,84
	Kratkoročne financijske obveze	0,75	0,88	0,47	0,48	0,45
	Ukupne financijske obveze	2,13	2,14	1,50	2,62	2,29
	Ukupne obveze	2,56	2,83	2,69	3,56	3,02
	Udio kratkoročnih financijskih obveza (u %)	35	41	31	18	20
Putnički prijevoz	Dugoročne financijske obveze	0,24	0,39	0,69	0,68	0,28
	Kratkoročne financijske obveze	0,18	0,23	0,34	0,33	0,39
	Ukupne financijske obveze	0,42	0,62	1,03	1,01	0,67
	Ukupne obveze	1,33	1,61	1,80	1,69	2,17
	Udio kratkoročnih financijskih obveza (u %)	43	37	33	32	59
Cargo	Dugoročne financijske obveze	0,52	0,81	0,60	0,44	0,10
	Kratkoročne financijske obveze	0,05	0,10	0,22	0,44	0,25
	Ukupne financijske obveze	0,57	0,91	0,82	0,88	0,35
	Ukupne obveze	1,54	2,01	1,50	1,75	0,70
	Udio kratkoročnih financijskih obveza (u %)	9	11	27	50	72

Izvor: Financijski izvještaji matice društava i njihovih podružnica

Tablica 13. Odabrani financijski pokazatelji (prosjeck po poduzeću, 2011.-2015.)

Pokazatelj	Infrastruktura	Cargo	Putnički prijevoz
Trenutne likvidnosti	0,24	0,06	0,06
Ubrzane likvidnosti	0,56	0,53	0,53
Tekuće likvidnosti	1,02	0,65	0,65
Koeficijent zaduženosti *	0,23 (0,40)	0,60 (0,96)	0,60 (0,84)
Koeficijent obrtaja ukupne imovine	0,12	0,62	0,59
Trajanje naplate potraživanja (u broju dana)	324	122	88
Ekonomičnost ukupnog poslovanja	0,87	0,89	0,88
Ekonomičnost financiranja	0,66	0,44	0,18
Ekonomičnost poslovanja	0,28	0,71	0,39
ROA (%)	-1,80	-4,37	-8,79

Izvor: Autori prema godišnjim konsolidiranim financijskim izvješćima za 2012.-2015. godinu, FINA

Napomena: * Koeficijent zaduženosti izračunat je nakon izuzimanja stavki rezerviranja i odgođenih plaćanja troškova, dok su u zagradi dane vrijednosti pokazatelja bez izuzimanja navedenih stavki.

Tablica 14. Investicije, 2013.-2015. (u mil. kuna)

Programi i projekti	2013.	2014.	2015.
CARGO			
Modernizacija teretnih vagona	61	34	62
Objekti i oprema	4	1	0
Industrijski kolosijeci	1	0	0
Unapređenje IT sustava	0	0	0
Modernizacija lokomotiva	19	24	0
Ukupno Cargo	85	60	62
INFRASTRUKTURA			
Program obnove i modernizacije	1.199	802	348
a) pruge za međunarodni promet	1.034	715	327
b) pruge za regionalni promet	39	51	15
c) pruge za lokalni promet	82	18	2
d) obnova čvorišta Zagreb	44	18	4
Izgradnja novih pruga i kolosijeka	150	174	83
Program aktivnosti	39	22	27
Ukupno Infrastruktura	1.388	998	458
PUTNIČKI PRIJEVOZ			
Prijevozni kapaciteti	90	77	49
Nabava novih motornih vlakova	-	242	434
Održavanje i izgradnja objekata	-	3	2
Informatizacija društva	6	10	26
Ukupno Putnički prijevoz	97	333	511
Ukupno	1.570	1.391	1.031

Izvor: Godišnja izvješća HŽ-a za 2014. i 2015.

Tablica 15. Potpore po poduzećima, 2005.-2015. (u mil. kuna)

Korisnik potpore	Instrument	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.**
Cargo	Subvencije	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	153	165	99	20	11	20	20
	Jamstva					-	100	54	345	-	250	315,4
	Aktivirana jamstva					-	-	-	7	108	214	81
	Ukupno					153	265	154	372	119	484	413
Putnički prijevoz	Subvencije	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	408	477	414	373	385	545	450
	Jamstva					-	-	-	217,8	250	816	326,8
	Aktivirana jamstva					-	-	-	-	21	41	13
	Ukupno					408	477	414	591	656	1.402	786
Infrastruktura / Holding*	Subvencije	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	46	21	7	-	-	-	-
	Jamstva					-	-	-	-	-	-	-
	Aktivirana jamstva					-	-	-	-	-	-	-
	Ukupno					46	21	7	-	-	-	-
Vuča vlakova	Subvencije	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	Prikazan samo ukupan iznos	102	46,8	80	Dijelovi pripojeni Cargu i Putničkom prijevozu			
	Jamstva					-	40	100				
	Aktivirana jamstva					-	-	-				
	Ukupno					101,9	86,8	180				
Ukupno		857	968	906	857	712	850	755	964	775	1.886	1.206,5

Izvor: Prikaz autora prema podacima AZTN-a i MF

*Dodijeljene potpore od 2009. do 2011. odnose se na otpremnine i prikazane su u ukupnom iznosu dvaju poduzeća (Holding prestaje postojati 2011.).
 **Iznosi subvencija za 2015. izračunati su na temelju prosječnih vrijednosti i procjene, koristeći podatke financijskih izvještaja poduzeća.

Tablica 16. Potpore države željezničkom sustavu, 2006.-2015. (u mil. kuna)

	2006.-10.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Željeznički promet	4.290	755	963	775	1.886	600,6
Jamstva	140	154	563	250	1.066	
Subvencije	4.150	601	392	396	565	505,8
Protestirana jamstva	-	-	7	129	255	94,8
Ukupno promet	6.897	1.399	1.596	1.462	2.294	1.005
Željeznički promet (% BDP)	0,27	0,23	0,29	0,23	0,69	0,30

Izvor: Autori prema godišnjim izvješćima Vlade o državnim potporama za godine 2006. do 2015.

Tablica 17. Transferi iz državnog proračuna i prihodi poslovanja, 2011.-2015. (u mil. kuna)

	Prihodi	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2011.-15.
Infrastruktura	Ukupni prihodi poslovanja	1.339	1.154	899	1.340	1.336	6.068
	Prihod iz proračuna za održavanje i regulaciju infrastrukture	1.079	855	516	516	516	3.482
	Prihod iz proračuna za željezničku infrastrukturu - trošarine	-	-	-	436	440	876
Cargo	Ukupni prihodi poslovanja	912	1.018	892	850	853	4.525
	Prihod od države za modernizaciju, amortizaciju	137	153	204	198	182	874
	Prihod iz proračuna za otpremnine, poticanje prometa	39	5	-	-	-	44
Putnički prijevoz	Ukupni prihodi poslovanja	1.317	928	872	991	908	5.016
	Prihod od državnih potpora u visini amortizacije	59	84	152	157	83	535
	Prihod za poticanje putničkog prijevoza	360	351	355	505	498	2.069
	Prihod iz proračuna za otpremnine i troškove kredita	2	2	-	-	-	4
UKUPNO	Ukupni prihodi iz proračuna	1.676	1.450	1.226	1.812	1.719	7.883

Izvor: Financijska izvješća od 2011. do 2015. (grupa)

Tablica 18. Ukupno izdana jamstva željeznicama, 2000.-2015. (u mil. kuna)

	2000.-10.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Infrastruktura	4.831,64	651	450	1.825	1.554	599
Putnički prijevoz	(Jamstva nisu izdana 2004., 2007. i 2008.)	-	218	250	816	326
Cargo		54	345	-	250	314
Ukupno željeznice		806*	1.013	2.075	2.671	1.239
% u ukupno izdanim jamstvima prometu	9,3	2,1	2,7	5,5	6,9	3,3
% u ukupno izdanim jamstvima	5,3	7,8	18,1	34,3	20,8	11,4

Izvor: Autori temeljem Pregleda državnih jamstava Ministarstva financija za godine 2000.-2015.

* Pribrojeno neraspoređeno jamstvo od 100 mil. kuna, dužnik Vuča vlakova.

Tablica 19. Javni dug, BDP i ukupne obveze državnih željeznica, 2005.-2015. (u mlrd. kuna)

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Javni dug	101,5	102,5	104,4	100,1	117,8	186,9	211,9	228,8	266,1	279,5	289,5
BDP	270,2	294,4	322,3	347,6	330,9	328	332,6	330,4	329,6	328,1	334,2
Javni dug, % BDP-a	37,5	34,8	32,4	30,2	35,6	56,9	63,7	69,2	80,7	85,1	86,6
Ukupne obveze željeznica	5,22	5,12	4,96	4,83	4,43	3,96	3,76	4,54	4,58	5,95	4,97
Obveze željeznica, % BDP-a	1,9	1,7	1,5	1,3	1,3	1,2	1,1	1,3	1,3	1,8	1,4

Izvor: Autori temeljem podataka Ministarstva financija, DZS-a i financijskih izvještaja poduzeća

Fiscus

Fiscus je analitička serijska publikacija Instituta za javne financije. Predmet analiza su aktualna ekonomska pitanja koja utječu na stabilnost javnih financija ili se odnose na proizvodnju dobara i pružanje usluga od šireg društvenog interesa. Riječ je o temama kojima u znanstvenoj i stručnoj javnosti nije posvećena primjerena pozornost, a odnose se na sektore ekonomije u kojima je na bilo koji način (izravno ili neizravno) zastupljen javni interes. Na znanstvenim i stručnim temeljima se nastoje osnažiti i potaknuti rasprave o uspostavljanju i očuvanju stabilnosti hrvatskih državnih financija i gospodarstva promoviranjem transparentnog, razboritog i odgovornog upravljanja. Stoga su teme usmjerene na identifikaciju i kvantifikaciju potencijalnih rizika koji mogu narušiti stabilnost javnih financija, razvoj tržišta, konkurentnost hrvatskog gospodarstva i ekonomski položaj stanovništva.

Vizija Fiscusa je postati pouzdani izvor sektorskih analiza kroz prizmu međudjelovanja javnog i privatnog sektora u Hrvatskoj.

Misija Fiscusa je identificirati ključne izazove s kojima se suočavaju pojedini gospodarski sektori i nuditi prijedloge za poboljšanje i očuvanje dugoročne stabilnosti hrvatske ekonomije.

Glavni ciljevi su:

- dubinska analiza financijskog poslovanja institucija u javnom sektoru i institucija koje su na bilo koji način povezane s proizvodnjom dobara i pružanjem usluga od šireg društvenog interesa;
- bolje razumijevanje financijskih posljedica njihova poslovanja i povećanje odgovornosti;
- pružanje objektivne informacije široj stručnoj javnosti i investitorima o njihovom poslovanju;
- pomoći u uklanjanju administrativnih prepreka razvoju konkurentnosti i tržišta.

Nakladnik: Institut za javne financije
Zagreb, Smičiklasova 21
Tel. (+385 1) 4886 444 | fiscus@ijf.hr
Urednici: Anto Bajo i Marko Primorac
www.ijf.hr/fiscus

