

SUVREMENA ŽELJEZNICA U UVJETIMA LIBERALIZIRANOG TRŽIŠTA

# Za integrirani prijevoz nedostaje koordinacija na razini države

PRIPREMILA:  
Anđela Bogdan

Na panel-diskusiji „Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranoga tržišta“, koja je održana 22. studenoga 2021. u Zagrebu, otvoreno se razgovaralo o planovima modernizacije željezničke infrastrukture i vozila, ali i o izazovima koje ona donosi prijevoznicima. Suradnja i koordinacija među svim dionicima ključna je za realizaciju projekata u željezničkome sektoru.

## Uvodne napomene

Europska komisija proglasila je 2021. godinu Europskom godinom željeznice, što je dio europskih napora u sklopu Europskoga zelenog plana, plana koji je EU izradio radi održivoga gospodarstva i postizanja klimatske neutralnosti do 2050. godine. Jedan od ključnih elemenata Plana jest pokrenuti čišće i zdravije načine prijevoza jer je prijevozni sektor odgovoran za 25 posto europske emisije stakleničkih plinova. Europski zeleni plan traži 90 posto smanjenja emisija u prijevoznome sektoru do 2050. godine.

Aktivnostima u sklopu Europske godine željeznice želi se omogućiti zamah prema povećanju udjela željezničkog prijevoza na prijevoznome tržištu. Različitim doga-

đajima, projektima i aktivnostima diljem Europe ističu se različite dimenzije željeznice, od europske željezničke inovativne industrije, koja je vodeća u svijetu, preko uloge željeznice u europskoj kulturi i baštini, njezine važne uloge u povezivanju regija, ljudi i poslovanja i njezine uloge u održivome turizmu do njezine uključenosti u odnose Europe sa susjednim zemljama. Dok je europski prometni sektor odgovoran za 25 posto emisije stakleničkih plinova, istodobno je željeznica u Europi odgovorna za manje od 0,5 posto emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom. To je čini najodrživijim načinom putničkog i teretnog prijevoza. Uz ostale prednosti željeznica je vrlo sigurna i povezuje europske ljude i gospodarstvo Transeuropskom prometnom mrežom

(TEN-T). Bez obzira na te prednosti samo oko sedam posto putnika i 11 posto robe prevozi se željeznicom. Sve su to činjenice koje su Europsku komisiju potaknule na složeni projekt organizacije Europske godine željeznice.

Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranoga tržišta

U povodu Europske godine željeznice Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Hrvatska regulatora agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) i Savez za željeznicu organizirali su tribinu „Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranoga tržišta“, koja je održana 22. studenoga 2021. u zagrebačkome hotelu *Westin*. Skup je održan uživo uz sve epidemiološke mjere, a mogao se pratiti i mrežnim putem.

U uvodnome dijelu održana su izlaganja, nakon čega je počela stručna rasprava. Državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Alen Gospočić govorio je o modernizaciji i restrukturiranju željezničkog sektora. Istaknuo je četiri ključna dijela reforme željeznice koja mora biti provedena paralelno s ulaganjima. Riječ je o upravljanju željezničkim društvima, njihovoj reorganizaciji, planiranju sektorskih ulaganja i financiranja te razvoju znanja, tehnologija i vještina željezničkog sektora. Govoreći o *HŽ Infrastrukturi*, Gospočić je rekao to da to društvo ide u restrukturiranje, za što su glavne odluke već donesene. Tvrtka *Pružne građevine* izdvađa se iz vlasništva *HŽ Infrastrukture* u samostalnu tvrtku, a 550 radnika na održavanju vraća se u *HŽ Infrastrukturu*. S novom upravom *HŽ Putničkog prijevoza* radit će se na reorganizaciji, optimizaciji troškova, odabiru linija koje treba unaprijediti, digitalizaciji i informatizaciji, unapređenju standarda te izgradnji tehničkoga logističkog centra u Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Govoreći o *HŽ Cargu*, Gospočić je rekao to da je to



Europska komisija proglasila je 2021. godinu Europskom godinom željeznice (Foto: CIVINET)

Sudionici tribine *Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta*

Zajednička fotografija panelista (Foto: SZZ)

društvo nepripremljeno dočekalo liberalizaciju tržišta i sada mu trebaju krizni plan upravljanja, restrukturiranje i pronalazak strateškoga partnera.

O utjecaju željezničkoga tržišta na gospodarstvo govorio je Tonko Obuljen, predsjednik Vijeća Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti. Samo dobro uređeno tržište željezničkih usluga donosi prednosti za krajnje korisnike. "Zbog toga su svi dionici na tržištu odgovorni za funkcioniranje tržišta i pozvani su poštovati i provoditi pravnu regulativu, kako europsku tako nacionalnu, ali i koristiti dostupna pravna sredstva za zaštitu svojih prava", rekao je Obuljen te dodao kako svi željeznički prijevoznici, bilo teretni bilo putnički, za svoj primarni cilj trebaju imati postizanje maksimalnog zadovoljstva krajnjega korisnika i povećanje vlastitoga tržišnog udjela.

Nikola Popović, član Vijeća HAKOM-a, dao je informaciju o tome kako tržišno natjecanje može biti pokretač željezničkoga sektora. Otvaranjem tržišta teretnoga prijevoza u Europi "povijesni" prijevoznik prosječno je zadržao oko 53 posto opsega prijevoza, 13 posto preuzeli su "povijesni" prijevoznici susjednih država, dok su 33 posto tržišta preuzeli novi prijevoznici. Podaci za 2020. kažu da je u Hrvatskoj "povijesni" prijevoznik HŽ Cargo zadržao 61 posto tržišta, na dva posto tržišta ušli su "povijesni" prijevoznici iz Mađarske i Slovenije, a na 37 posto tržišta ušli su novoosnovani prijevoznici. Popović je istaknuo to da su se problemi u pandemiji koronavirusa pozitivno odrazili na teretni želje-

znički prijevoz jer je količina prevezenoga tereta u Hrvatskoj porasla 12 posto, dok je prosjek rasta u Europi bio sedam posto.

Ante Klečina, predsjednik Saveza za željeznicu, govorio je o tome kako održivi razvoj željezničkoga prijevoza može pridonijeti razvoju nacionalnoga gospodarstva. U svojoj je prezentaciji istaknuo četiri ključne uloge lokalnoga i daljinskoga prijevoza putnika i tereta te se osvrnuo na razvoj intermodalnoga prijevoza, istaknuvši pozitivne primjere u praksi. Zaključio je to kako promet nije sam sebi svrha, već je u službi pokretača gospodarstva te kako je manje sredine potrebno povezati na ključne prometne koridore. Prema američkoj agenciji APTA-i, jedan dolar ulaganja u kapitalne infrastrukturne investicije donosi četiri nova dolara u gospodarstvu, mjereći taj doprinos kroz bolji rad tvrtki, primanja radnika, prihod od poreza, nova radna mjesta i drugo.

Nakon uvodnih izlaganja uslijedila je panel-rasprava koju je vodila Gordana Gelenčer. U raspravi su sudjelovali Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, Željko Ukić, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza, Dragan Marčinko, predsjednik Uprave HŽ Carga, Boris Rosand, član Uprave Transagent Raila, Josip Ninić, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila, te Denis Vukorepa, ravnatelj Lučke uprave Rijeka.

Panelisti su odgovarali na aktualna pitanja vezana uz program modernizacije željezničke infrastrukture, izazove s kojima se susreću prijevoznici na tržištu usluga u željezničkome teretnom prije-

vozu liberaliziranom 2013., ulogu domaće željezničke industrije u modernizaciji voznoga parka nacionalnoga putničkoga prijevoznika, koristi koje nova koncesija u riječkoj luci donosi željezničkome sektoru i hrvatskome gospodarstvu te uz niz drugih aktualnih gospodarskih pitanja.

"Viziji željeznice kao okosnice održivoga razvoja u Republici Hrvatskoj može se pridonijeti jedino ulaganjem, a HŽ Infrastruktura upravo to i čini. Većina infrastrukturnih projekata, koji su u ovome trenutku u različitim fazama provedbe i pripreme, odnosi se na obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture na koridorima RH1 i RH2, koji su dio međunarodnih željezničkih koridora", rekao je Ivan Kršić, dodavši to da HŽ Infrastruktura trenutačno u fazi projektiranja ima projekte u vrijednosti četiri milijarde eura, u postupku javne nabave za radove projekte u vrijednosti dodatnih 550 milijuna eura, dok vrijednost radova koji su u tijeku u ovome trenutku iznosi 850 milijuna eura. Cilj je promijeniti način željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj i stvoriti brzu, sigurnu i ekonomski konkurentnu prometnu uslugu, stvoriti uvjete za unaprjeđenje željezničkoga prometa kao ekološki najprihvatljivije vrste prometa. "Dio zadanih ciljeva koji se tiču unaprjeđenja teretnog prijevoza već su ostvareni i krajem 2020. završen je projekt Rijeka Brajdicca, kojim je Rijeka kao najvažnija hrvatska luka dobila modernizirani teretni kolodvor s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetom i stvorila uvjete za znatnije preusmjeravanje teretnog prijevoza iz luke na željeznicu", rekao je Kršić.





U Luci Rijeka radi se na unaprjeđenju teretnog prijevoza

Radi se i na unaprjeđenju putničkoga prijevoza. Istaknuti su projekti koji se odnose na poboljšanje prijevoza u zagrebačkome prstenu, gdje je mobilnost putnika najveća. Radovi na modernizaciji i elektrifikaciji dionice Zaprešić – Zabok pri samome su kraju, a oni od Savskog Marofa do zagrebačkoga Zapadnog kolodvora izvode se planiranom dinamikom i trebali bi biti završeni sredinom 2022. Cilj je omogućiti brže i sigurnije putovanje onima koji svakodnevno koriste usluge željezničkog prijevoza za dolazak na posao ili na školovanje kao i željeznici privući nove putnike. Dragan Marčinko, predsjednik Uprave HŽ Cargo, rekao je to da HŽ Cargo osam godina nakon liberalizacije tržišta ima 50 posto tržišta i da to žele i zadržati. Istaknuo je to kako HŽ Cargo nije bio spreman za tržišnu utakmicu zbog loše organizacije, staroga voznog parka i velikog broja zaposlenika. Tvrtka je bila na rubu stečaja, pri čemu je pomoć ponudila Vlada RH. HŽ Cargo trenutačno raspolaže sa 70 aktivnih lokomotiva i 3000 vagona, a na godinu ulaže 50 milijuna kuna u nova vozila. Tržište teretnoga prijevoza Marčinko

je ocijenio dinamičnim, u proteklih pet godina naraslo je za pet milijuna tona, a nastavlja rasti, no HŽ Cargo kao jedini prijevoznik vagnskih pošiljaka, koji nosi velike troškove, ne može nositi hrvatski razvoj i industriju. Marčinko je rekao to da HŽ Cargo održava "živom" ličku prugu na kojoj prijevoz nije ekonomičan. Pozdravljaju planove novoga koncesionara u riječkoj luci, ali učinci povećanja opsega u intermodalnome prijevozu moći će se

mjeriti jedino izgradnjom ozbiljnoga kopnenog terminala.

Željko Ukić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza, pozdravio je radove na modernizaciji infrastrukture. Istaknuo je to kako su veliki problem pruge u ruralnim krajevima u kojima je naseljenost slaba, a infrastruktura loša pa se postavlja pitanje kako u takvim krajevima povećati opseg prometa. Spomenuo je projekt baterijskih vlakova, koji bi mogli biti rješenje



Za neelektrificirane pruge potrebna su ponajprije ekološka rješenja (Foto: HTZ)



Veliki izazov predstavlja manjak kvalificiranih radnika na tržištu rada (Foto: JL)



Suradnja i koordinacija među svim dionicima ključne su u realizaciji svih planiranih investicija u željezničkom sektoru (Foto: Pixell)

za neelektrificirane pruge, a u Hrvatskoj su to dvije trećine cjelokupne željezničke mreže. S lokalnom zajednicom pregovara se o mogućnosti odobrenja besplatnoga prijevoza učenika i studenata, o uvođenju turističkih vlakova i drugome.

Kada se spominju suradnja s lokalnom samoupravom i uvođenje integriranoga prijevoza u Hrvatskoj, Ukić smatra kako *HŽ Putnički prijevoz* nije taj koji bi trebao objediniti sve interese lokalne zajednice. Nedostaje koordinacija na razini države da integrirani prijevoz potpuno zaživi. Važnu ulogu u tome ima i upravitelj infrastrukturom koji treba osigurati bolju uslugu u kolodvorima i stajalištima, parkirališta za automobile i bicikliste, multimodalne terminale i slično. Na kraju je spomenuo to kako je broj putovanja željeznicom u 2020. pao 35 posto, a u 2021. 30 posto. Poslovanje *HŽ Putničkog prijevoza* treba podignuti na granicu rentabilnosti, a to se nastoji kompenzirati smanjenjem usluge za 10 posto.

Josip Ninić, predsjednik Uprave *Končar – Električnih vozila*, rekao je to kako su za neelektrificirane pruge potrebna ponajprije ekološka rješenja, a to su hibridna vozila, baterijski vlakovi i vlakovi pogonjeni na energiju iz vodikovih gorivih ćelija. Prototip baterijskoga vlaka mogao bi biti u prometu tijekom 2024. Za prototip vlaka pogonjenog vodikovim gorivim ćelijama potrebno je puno više vremena. Osim u izgradnju vlaka potrebne su investicije u proizvodnju zelenoga vodika, a to se odnosi na investicije u energetske sektor. Kada bude

omogućena distribucija energije, *Končar* će imati spremne prototipove vlakova na vodikove gorive ćelije.

Putnici danas očekuju suvremena vozila u kojima se dobro osjećaju. Postoje projekti, novac je osiguran, ali izazov će biti kako osigurati dovoljno obrazovanih ljudi za realizaciju toga posla. Već sada na tržištu postoji manjak radnika svih struka. Zato će prednost domaće industrije biti kod savladavanja globalnih problema koje je donijela pandemija, a to su usporeni tokovi dobave materijala stranih dobavljača.

Boris Rosanda, član Uprave *Transagent Raila*, smatra kako je ulazak privatnih prijevoznika pomogao održavanju teretnoga prijevoza u Hrvatskoj. Pobornik je postojanja nacionalnog prijevoznika kao mjesta za generiranje kadrova i novih tehnologija, za ulaganja koje mali prijevoznici ne mogu odraditi. Kada se govori o intermodalnome prijevozu, uglavnom se misli na kontejnerski prekomorski prijevoz, a ne postoji ni jedan kopneni terminal za prijevoz opasnih tereta. Rast opsega prekomorskoga prometa kontejnera čini samo 20 posto, tako da Hrvatska ima još 80 posto prostora za rast. "Disbalans u broju kontejnerskih terminala u Hrvatskoj u odnosu na druge zemlje vrlo je velik", rekao je Rosanda. Kada je riječ o umrežavanju upravitelja infrastrukturom i prijevoznika, smatra da bi ulogu koordinatora možda mogao imati Savez za željeznicu koji je dovoljno blizak problemu i razumije ga. Za početak to bi za riječki prometni pravac mogla biti i Lučka uprava Rijeka.

Denis Vukorepa, ravnatelj Lučke uprave Rijeka, smatra da će riječka luka ispuniti sve planirane ciljeve kada se osiguraju intermodalni terminali na kopnu. Novome koncesionaru zanimljiva je industrijska zona Miklavlje s 1,5 milijuna kvadratnih metara prostora u blizini autoceste. Novi koncesionar traži partnere za razvoj terminala. Trenutačno se izrađuju studije koje bi trebale pokazati kako bi terminal trebao izgledati. Vrlo važnu ulogu imat će i realizacija projekta nizinske pruge Zagreb – Rijeka, izgradnja drugoga kolosijeka kroz grad Rijeku, obnova pruge Rijeka – Pivka te obnova pruge Lupoglav – Raša, koja ima jedini stočni terminal u okružju kao i jedan od većih terminala za izvoz tvrdoga drva. Na kraju stručne rasprave panelisti su zaključili to kako su suradnja i koordinacija među svim dionicima ključne u realizaciji svih planiranih investicija u željezničkom sektoru u razdoblju koje slijedi. Pokrovitelji tribine bili su Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja te Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije. Zlatni sponzor bila je tvrtka *AP Consulting* iz Varaždina, srebrni sponzor Varaždinska županija te brončani sponzori *ALTPRO*, Grad Križevci, *HŽ Putnički prijevoz*, *Končar – Električna vozila* i *Rail Cargo Carrier Hrvatska*.

#### Izvori:

- <https://www.hzinfra.hr/odrzana-tribina-suvremena-zeljeznica-u-uvjetima-liberaliziranog-trzista/>
- <https://szz.hr/mmpi-hakom-i-szz-organizirali-tribinu-o-razvoju-zeljeznice-u-westinu>