

POSLOVNO IZVJEŠĆE ZA 2022.



SADRŽAJ

<u>HŽ CARGO U KRATKIM CRTAMA.....</u>	<u>3</u>
<u>UVOD.....</u>	<u>7</u>
<u>LJUDSKI POTENCIJALI.....</u>	<u>10</u>
<u>TRŽIŠTE PRIJEVOZA ROBE.....</u>	<u>13</u>
<u>TEHNOLOGIJA.....</u>	<u>20</u>
<u>INFORMACIJSKA I KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA (IKT).....</u>	<u>23</u>
<u>FINANCIJSKI OKVIR.....</u>	<u>26</u>
<u>IZLOŽENOST RIZICIMA.....</u>	<u>29</u>
<u>NAŠI DIONICI.....</u>	<u>30</u>
<u>ZAVRŠNA RIJEČ.....</u>	<u>31</u>
<u>PRILOZI.....</u>	<u>31</u>

HŽ Cargo u kratkim crtama

Kao nacionalni operater željezničkog teretnog prijevoza i najveći pojedinačni željeznički teretni prijevoznik u Republici Hrvatskoj, HŽ Cargo pruža uslugu prijevoza tereta u domaćem i međunarodnom željezničkom prometu, kao i uslugu vuče vlakova. Osnivač i jedini član našega Društva je Republika Hrvatska, a samostalno poslujemo od 1. siječnja 2007. godine nakon podjele društva HŽ Hrvatske željeznice.

Osnovna djelatnost – prijevoz robe

- konvencionalni prijevoz
- intermodalni prijevoz
- prijevoz opasnih tvari

Ostale usluge

- najam skladišnog prostora
- najam lokomotiva, vagona i stručnog osoblja

Upravljanje

Republika Hrvatska jedini je član trgovačkog društva HŽ Cargo za prijevoz tereta sa sjedištem u Zagrebu, Heinzelova 51. Tijela Društva su Skupština, Nadzorni odbor i Uprava.

Skupština Društva

Skupštinu Društva čini ministar nadležan za promet, a saziva se najmanje jedanput godišnje te kada to zahtijevaju interesi Društva. U 2022. godini tu je funkciju obavljao ministar Oleg Butković.

Nadzorni odbor

Nadzorni odbor sastoji se od tri člana odabrana na razdoblje od četiri godine, od kojih dva člana bira Skupština, a jednog imenuje Radničko vijeće sukladno čl. 166. Zakona o radu. Nadzorni odbor je svake godine dužan Skupštini podnijeti izvješće o svom radu za proteklu godinu. Na dan 31.12. 2022. godine članovi Nadzornog odbora bili su:

- Damir Sesvečan, predsjednik
- Ivana Mehle, zamjenica predsjednika
- Nenad Mrgan, član, predstavnik radnika

U 2022. godini održano je ukupno pet sjednica i to konstituirajuća, dvije redovne i dvije izvanredne.

Uprava

Članove Uprave imenuje Skupština Društva na vremensko razdoblje od četiri godine.

Uprava – direktor je Dragan Marčinko.

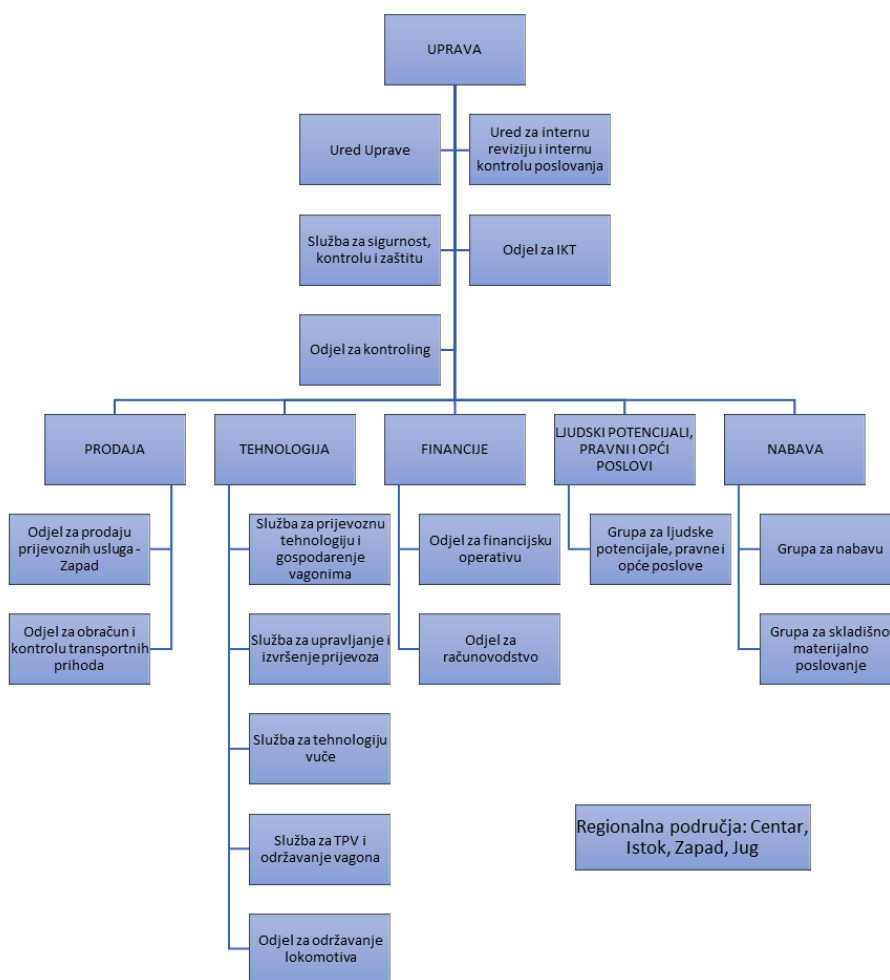
Revizorski odbor

Revizorski odbor imenuje Nadzorni odbor sukladno Zakonu o reviziji na razdoblje od četiri godine. Revizorski odbor podnosi Nadzornom odboru tromjesečna izvješća o svom radu. Revizorski odbor nije bio imenovan u 2022. godini.

Organizacija

HŽ Cargo ustrojen je po organizacijskim jedinicama u kojima se obavljaju pojedini poslovi te regionalnim područjima u kojima Društvo obavlja svoju djelatnost na području cijele Republike Hrvatske (Regionalno područje Zapad – sjedište Rijeka, Regionalno područje Centar – sjedište Zagreb, Regionalno područje Istok – sjedište Vinkovci i Regionalno područje Jug – sjedište Split).

Organigram HŽ Carga

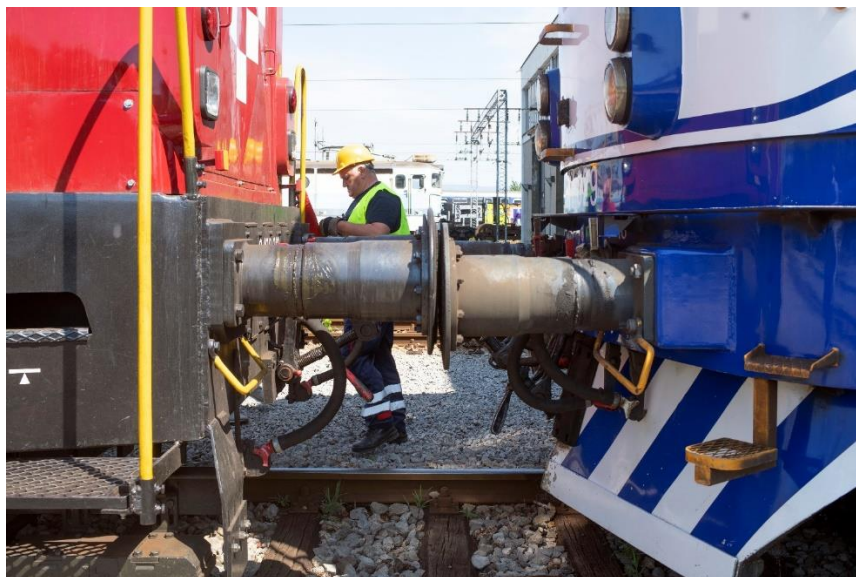


Uprava Društva upravlja cjelokupnim poslovanjem i vodi poslove u skladu sa zakonom, Izjavom o osnivanju Društva, Poslovníkom o radu Uprave i drugim aktima Društva.

Predstavnici radnika

Sindikati

HŽ Cargo kao poslodavac surađuje sa sindikatima na svim područjima zaštite interesa i ostvarivanja prava radnika. Sindikati kao temeljna udruženja radnika predstavljaju ostvarenje njihovih prava na slobodu udruživanja, kolektivno pregovaranje i kolektivne akcije. HŽ Cargo podržava stratešku ulogu sindikata te potrebu socijalnog dijaloga i kolektivnog pregovaranja na temelju kojeg je nastao Kolektivni ugovor kojim su osigurana brojna materijalna prava radnika. Sukladno članku 237. st. 1. Kolektivnog ugovora od 30. listopada 2019. godine, svaka strana može predložiti njegove izmjene i dopune. 2. ožujka 2022. godine poslodavac i reprezentativni sindikati sklopili su 8. Aneks Kolektivnom ugovoru, a 30. rujna 2022. godine i 9. Aneks Kolektivnom ugovoru. Tim su aneksima promijenjene cijene sata rada i koeficijenti za određena radna mjesta, a povećan je i iznos dnevnice te postotak određenih dodataka na plaću za izvršne radnike i strojovođe. Od 1. rujna 2022. godine do 28. veljače 2023. godine sve su cijene sata rada povećane za 4,00 kn.



Radničko vijeće

Savjetovanje radnika provodi se na način da su svi radnici neizravno uključeni u postupak donošenja odluka važnih za njihov položaj kod poslodavca i to putem predstavnika izabranih u tijela radničkih vijeća. Sukladno čl. 150. i 151. Zakona o radu, poslodavac je prilikom donošenja svake važne odluke za položaj radnika dužan provesti postupak savjetovanja s predstavnicima radnika okupljenih u Radničkom vijeću po organizacijskim jedinicama i Glavnom radničkom vijeću. Tijekom prošle godine poslodavac je svaka tri mjeseca izvještavao Radničko vijeće o stanju, rezultatima poslovanja te organizaciji rada, očekivanom razvoju poslovnih aktivnosti i njihovu utjecaju na gospodarski i socijalni položaj radnika, kretanju i promjenama plaća, opsegu i razlozima uvođenja prekovremenog rada te svim bitnim pitanjima iz čl. 149. Zakona o radu.

Odbor zaštite na radu

Odbor zaštite na radu ima savjetodavnu funkciju utvrđenu odredbama Pravilnika o zaštiti na radu za HŽ Cargo. Članove odbora zaštite na radu imenuje Uprava, a njihov mandat traje do opoziva.

Ovisna društva u stopostotnom vlasništvu

OV Održavanje vagona d.o.o.

Osnovna djelatnost društva OV Održavanje vagona je održavanje putničkih i teretnih vagona, vagona za posebne namjene te manevarskih lokomotiva. Društvo ima radionice na 11 lokacija diljem Hrvatske, odnosno na svim važnijim točkama željezničke mreže. Osim HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, Društvo svoje usluge pruža i ostalim domaćim i stranim kupcima. Strateški ciljevi su modernizacija tehnoloških procesa i opreme, poboljšanje kvalitete usluge te nastavak širenja poslovanja izvan grupacije HŽ društava.

Uvod

Neprestani gubitak poslova i prevezenih tereta, nedostatna racionalizacija troškova, izostanak optimizacije tehničkih kapaciteta te posljedično nedostatna produktivnost rada razlozi su kontinuiranih operativnih gubitaka zbog kojih je Društvo dovedeno u stanje narušene likvidnosti, solventnosti i neadekvatnosti kapitala. Društvo je zbog toga 2022. godine poslovalo po Planu kriznog upravljanja koji je Skupština Društva donijela 2. ožujka 2021. godine, sukladno odluci Vlade RH. Temeljni ciljevi bili su stabilizacija poslovanja, optimizacija, modernizacija, profitabilnost i zadržavanje trenutačnih tržišnih udjela.

Dubinske analize pokazale su što su glavni uzroci gubitaka. Naglasak je stavljen na njihovo uklanjanje, odnosno optimizaciju, kako bi se poslovanje stabiliziralo i zaustavio pad tržišnih udjela koji je prisutan još od 2016. godine. Poslovanje je stabilizirano, što pokazuje i zadržavanje trenutačnih tržišnih udjela i to 39% u tonama i 53% u NTKM, što je na razini 2020. i 2021. godine.

S obzirom na to da su prijevozi pojedinačnih pošiljaka i prijevozi na Ličkoj pruzi uzrokovali značajne gubitke u poslovanju, jedan od uvjeta za nastavak obavljanja navedenih prijevoza bila je i uspostava sustava poticaja od strane Republike Hrvatske. Uprava Društva je u nekoliko navrata ukazivala na problem Ličke pruge putem službenih dopisa iz ožujka i listopada 2021. godine. Međutim, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture još uvijek nije donijelo odluku o metodologiji i načinu isplate poticaja. Unatoč tome, HŽ Cargo nastavio je s prijevozima na Ličkoj pruzi jer željeznica može i mora povećati konkurentnost luka u Dalmaciji, što je strateški i vitalni interes Republike Hrvatske. Lička je pruga jedina željeznička veza između dalmatinskih luka i ostatka Hrvatske i o njoj ovise brojni gospodarski subjekti. Tijekom 2022. godine su sa svim kupcima na Ličkoj pruzi obavljani sastanci i potpisani novi ugovori s povećanim, tržišnim cijenama.

HŽ Cargo posjeduje veliki vozni park vagona i lokomotiva, a njihovo optimalno korištenje je preduvjet za profitabilno poslovanje. Analizom vagonskog i lokomotivskog voznog parka te boljim planiranjem prijevoza utvrđen je višak vagona i lokomotiva za koje je odlučeno da će se prodati. Tako je u razdoblju od 2019. do 2022. godine prodano 1.259 vagona i 64 lokomotive. Prodaja neaktivnog voznog parka nastavit će se i u idućim godinama te će se na taj način osigurati sredstva za tekuću likvidnost i neophodnu modernizaciju voznog parka. Društvo je uzelo u najam i četiri nove, moderne elektrolokomotive tipa Siemens Vectron kako bi se svi ugovoreni prijevozi uspješno odradili.

Jedan od preduvjeta za povećanje produktivnosti i izvršenje prijevoza je cjelokupna informatizacija poslovnih procesa. Od 2022. godine u punoj produkciji nalazi se komercijalno – operativno – tehnički sustav RailPro, čija je implementacija započela godinu ranije, a drugi veliki projekt je zamjena postojećeg ERP sustava novim. Taj izuzetno zahtjevan proces započeo je u travnju 2022. godine.

S obzirom na starosnu strukturu radnika u Društvu koja iznosi oko 51 godinu, zapošljavanje mladog i kvalificiranog kadra jedan je od prioriteta za Upravu. Tijekom 2022. godine zaposleno je 55 novih radnika raznih profila. Nažalost, primjetan je nedostatak kvalificiranih radnika te stručnog kadra na tržištu.

Nagodba s Republikom Hrvatskom

Dana 18. veljače 2021. godine Uprava Društva donijela je Plan kriznog upravljanja kojeg je prihvatila Skupština 2. ožujka 2021. godine, te su započele pripreme za kreiranje sveobuhvatnog Plana restrukturiranja društva HŽ Cargo u skladu s pravilima Europske komisije. U pripremi Plana restrukturiranja i razmatranja vlastitog doprinosa samog društva HŽ Cargo u restrukturiranju, na vidjelo je izašao do tada nepremostivi imovinsko-pravni prijepor, a koji seže od 2006. godine, odnosno od trenutka podjele pravnog prednika HŽ-Hrvatske željeznice. Slijedom Odluke o poticanju izvansudskog rješavanja građevinskih i trgovačkih sporova u kojima je strana Republika Hrvatska, odnosno pravna osoba kojoj je jedini osnivač ili član, odnosno imatelj udjela u pretežnom dijelu Republika Hrvatska („Narodne novine“, br. 62/16) sudionike eventualnih sporova poziva se da ih rješavaju na miran način. Stranke su kroz međusobne razgovore ustanovile potrebu sklapanja Nagodbe u pisanoj formi kako bi se konačno riješilo pitanje navedenih imovinskih odnosa što je povezano s manje prenesenim temeljnim kapitalom na ime ulaganja u javno dobro (kao nadoknada uloženi vlastitih sredstava iz temeljnog kapitala) prilikom podjele trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice 2006. godine, kada je i osnovano Društvo HŽ Cargo kao jedan od pravnih sljednika iza HŽ-Hrvatske željeznice. Prilikom podjele društva HŽ – Hrvatske željeznice Republika Hrvatska je suprotno čl.18.3. Zakona o željeznici 2003. (a koji je zakon imao za cilj pripremiti podjelu i donošenje Zakona o podjeli) i suprotno čl.2 Zakona o podjeli izuzela imovinu bez da je osigurala pripadajuće izvore financiranja za izgradnju željezničke infrastrukture koju je društvo prednik HŽ Hrvatske željeznice financiralo vlastitim sredstvima.

Nagodba će ubrzati uređenje zemljišno-knjižnog stanja vezano uz bitan dio željezničke infrastrukture, a što će unaprijediti pravnu sigurnost te pridonijeti ekonomičnosti rješavanja pitanja željezničke infrastrukture koje se već niz godina pokušavalo riješiti uz pomoć međunarodno financiranih projekata i konzultanata, ali bez većeg napretka, obzirom da se nikad do sada nije pristupilo sveobuhvatnom rješavanju problema kao što se pristupalo ovom Nagodbom.

Društvo HŽ Cargo i Republika Hrvatska su dana 23. prosinca 2022. godine potpisali Nagodbu kojom je riješeno temeljno potraživanje društva HŽ Cargo prema Republici Hrvatskoj razmjernog neisplaćenog dijela naknade za izuzeto javno dobro iz imovine i temeljnog kapitala društva HŽ Cargo, a u koju imovinu je društvo HŽ – Hrvatske željeznice ulagalo na način da se u trenutku podjele ukupna vrijednost imovine društva HŽ-Hrvatske željeznice procijenila na 19 milijardi HRK.

Nagodba je ujedno bila temelj i za cjelokupno rješavanje međusobnih odnosa između društva HŽ Cargo i društva HŽ Infrastruktura s obzirom da su navedena društva imala brojne međusobne sudske sporove. Posljedice sudskih sporova bile su neusklađenosti potraživanja/obveza između društava HŽ Cargo i HŽ Infrastruktura. Sudski sporovi razriješeni su na način da su obje strane međusobno priznale sve sudske sporove, osim sudskih sporova gdje je uključena treća strana.

Nagodbom su se razriješili svi pravni prijepori između društva HŽ Cargo i Republike Hrvatske na način da je Republika Hrvatska priznala potraživanje društva HŽ Cargo za manjak u temeljnom kapitalu prilikom osnivanja Društva. Priznati manjak Republika Hrvatska je namirila na slijedeći način:

- a) zatvaranjem potraživanja za otplaćenu glavnica i kamate po protestiranom jamstvu od Ministarstva financija u iznosu od 97.944.531. HRK
- b) preuzimanjem kreditnih obveza u iznosu od 372.311.214 HRK
- c) Preuzimanjem obveza prema društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. u iznosu od 401.706.960 HRK
- d) Uplatom sredstva na žiro račun društva HŽ Cargo d.o.o. u iznosu od 109.611.369 HRK

Sudski sporovi

Tijekom 2022. godine postignut je značajan napredak po pitanju rješavanja sporova zaključenjem sudske nagodbe (posebice u sporovima s HZMO-om). Sve stranke u postupku iskazale su spremnost za djelomičnim popuštanjem u svojim zahtjevima te po pitanju rješavanja radnih sporova, a sve u cilju izbjegavanja sudskih troškova te uređenja međusobnih odnosa. Sve navedeno doprinijelo je značajnom smanjenju sudskih i odvjetničkih troškova za oko 4,2 milijuna HRK.

Na dan 31.12.2022. godine bilo je ukupno 233 aktivnih predmeta, a od toga 69 predmeta u kojima je HŽ Cargo d.o.o. tužitelj/umješak na strani tužitelja te 164 predmeta u kojima je HŽ Cargo tuženik/umješak na strani tuženika. Ovdje se radi o sporovima koji se vode u Republici Hrvatskoj. Ukupna rezerviranja za sudske sporove na dan 31.12.2022. iznosila su 17.7 milijuna HRK, dok su 31.12.2021. godine iznosila 68.7 milijuna HRK.

Što se tiče aktivnih predmeta izvan Republike Hrvatske, jedan se aktivni predmet vodi pred sudom u Italiji te još jedan pred sudom u Poljskoj. Naplata potraživanja za jedan predmet u Srbiji i jedan predmet u Makedoniji riješena je sklapanjem Sporazuma i Aneksa o obročnoj otplati duga.

Na temelju Nagodbe između Republike Hrvatske i društva HŽ Cargo d.o.o. od 23. prosinca 2022. godine te Odluke Vlade Republike Hrvatske od 22. prosinca 2022. godine, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o. sklopili su 28. prosinca 2022. tripartitni Sporazum o usuglašenom dugu (samo sporovi u kojima su jedine stranke u postupku bila navedena društva). Navedenim Sporazumom obuhvaćeni su, između ostalog, i sudski sporovi u kojima je HŽ Infrastruktura tužitelj, a HŽ Cargo tuženik te sudski sporovi u kojima je HŽ Infrastruktura tuženik, a HŽ Cargo tužitelj.

Preostali predmeti odnose se na (i) sporove s HŽ Infrastrukturom u predmetima u kojima u postupku sudjeluju i treće osobe, a koji nisu obuhvaćeni predmetnim Sporazumom, (ii) sporove pokrenute od strane HZMO-a radi naknade štete nastale isplatom invalidskih mirovina osiguranicima, (iii) sporove u kojima HŽ Cargo sudjeluje (najčešće kao tuženik) kao jedan od pravnih sljednika društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. te (iv) ostali sporovi.

Osim sporova s društvom HŽ Infrastruktura, jedan od najrizičnijih sporova koji je opterećivao HŽ Cargo jest spor koji se vodio po tužbi Javne ustanove Lučka uprava Slavonski Brod. Spor se vodio radi naknade štete zbog izgubljene zarade u iznosu od 42,5 milijuna HRK glavnog dugovanja i 1,9 milijuna HRK parničnog troška, zajedno sa zakonskim zateznom kamatom do dospeljeća do isplate (ukupno 72,2 milijuna HRK). Navedeni sudski spor riješen je mirnim putem sklapanjem Izvansudske nagodbe i Sporazuma o zasnivanju založnog prava na nekretninama 31. kolovoza 2022. godine u ukupnoj vrijednosti od 23,2 milijuna HRK.

Ljudski potencijali

Broj i struktura radnika

HŽ Cargo	2019.	2020.	2021.	2022.
Broj radnika na početku razdoblja	1.513	1.469	1.304	1.133
Otišli radnici	89	184	197	125
Novouposleni	45	19	26	55
Broj radnika na kraju razdoblja	1.469	1.304	1.133	1.063
- od toga u željezničkom fondu	28	33	20	9
- od toga strojovođa	398	374	364	366

U zadnjih nekoliko godina HŽ Cargo aktivno radi na racionalizaciji troškova te svoju organizacijsku strukturu i broj radnika konstantno prilagođava zahtjevima tržišta. Ta se praksa nastavila i u 2022. godini.

Broj radnika na dan 31.12.2022. iznosio je 1.063, dok je na isti dan godinu ranije bilo zaposleno 1.133 radnika, što predstavlja smanjenje od 70 radnika. Radni odnos završio je za 125 radnika, dok je novouposlenih 55, a od toga je 28 pripravnika.

Dobrovoljni način zbrinjavanja radnika putem Željezničkog fonda

Od ukupnog broja radnika na dan 31.12.2022. devet ih je bilo u Željezničkom fondu. Taj je fond (ŽF) osnovan 2014. godine kao opcija dobrovoljnog zbrinjavanja naših radnika nakon utvrđivanja kolektivnog viška. Željeznički fond organiziran je u HŽ Infrastrukturi kao sveopćem pravnom sljedniku društva HŽ Hrvatske željeznice.

Pravilnik o organizaciji HŽ Carga i kolektivni višak radnika

U drugoj polovici 2022. godine provedena je reorganizacija poslovanja kroz smanjenje broja radnika s ciljem očuvanja Društva u cjelini, a organizacijska struktura prilagođena je stanju na tržištu.

Temeljem navedenog, Uprava Društva je 30. studenoga 2022. godine donijela novi Pravilnik o organizaciji. Njime su, zbog smanjenja troškova poslovanja, odnosno troškova rada kao nužnog dijela sanacije poslovanja te implementacije komercijalno-operativno-tehničkog IT rješenja, ukinuta određena radna mjesta za koje je utvrđeno da nisu organizacijski opravdana i za koje nema objektivne potrebe. Došlo je do prestanka potrebe za obavljanjem određenih poslova, a na pojedinim je radnim mjestima došlo do smanjenja broja izvršitelja jer je utvrđeno da se poslovi mogu jednako kvalitetno obavljati i s manjim brojem radnika. Navedenim aktom utvrđen je tehnološki kolektivni višak od 104 radnika, a način rješavanja proveden je sukladno članku 127. Zakona o radu i članku 69. Kolektivnog ugovora. Radnicima koji su utvrđeni viškom ponuđene su tri opcije zbrinjavanja putem sporazumnog prestanka ugovora o radu na prijedlog poslodavca, poslovno uvjetovanog otkaza ugovora o radu i temeljem dobrovoljnog zbrinjavanja putem Željezničkog fonda. Višak radnika trebao bi izaći iz sustava do lipnja 2023. godine. Što se tiče otpremnine, ukupan iznos ne može biti veći od šest prosječnih mjesečnih plaća koje je radnik ostvario u tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu, što je u skladu s odredbama Zakona o radu i Kolektivnog ugovora.

Ukidanje organizacijskih jedinica Ploče i Kontejnerski terminal Zagreb

Nakon provedenog savjetovanja s Glavnim radničkim vijećem, Uprava Društva je 11. siječnja 2022. godine donijela Odluku o zatvaranju organizacijske jedinice Regionalno područje HŽ Cargo Jug – službeno mjesto Ploče. Troškovi rada, osoblja i ostali troškovi bili su veći u odnosu na ostvarene prihode od prijevoza tereta na području Ploča, što u konačnici predstavlja veliko financijsko opterećenje na ukupno poslovanje Društva.

Zbog značajnih promjena na tržištu intermodalnog prijevoza i pojave privatnih operatera, HŽ Cargo je duži vremenski period ostvarivao gubitke u području djelatnosti Kontejnerskog terminala u Zagrebu. Nakon provedenog savjetovanja s Glavnim radničkim vijećem HŽ Carga, Uprava Društva je dana 23. lipnja 2022. godine donijela Odluku kojom se ukida organizacijska jedinica Kontejnerski terminal u Zagrebu.

Radno-pravni status radnika koji su imali zaključene ugovore o radu u zatvorenim organizacijskim jedinicama riješen je u skladu s odredbama Zakona o radu i Kolektivnog ugovora. Protiv poslodavca nisu pokrenute pojedinačne sudske tužbe od strane radnika.

Usavršavanje radnika

U skladu sa Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti u željezničkom prijevozu, a u cilju održavanja visokog standarda sigurnosti prometa, tijekom 2022. godine obrazovali smo radnike koji rade na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada.

Tehnologija sve više napreduje i zahtijeva od ljudi stjecanje novih znanja i vještina samo kako bi mogli zadržati svoja radna mjesta, a na tržištu vlada nadmetanje za najkvalitetnijom radnom snagom koja već posjeduje potrebnu obuku i iskustvo. Predviđeni tehnološki iskorak trebaju provoditi motivirani i educirani radnici. S obzirom na starosnu strukturu radnika (51 godina) i skorašnji odlazak u mirovinu značajnog broja radnika, planira se zapošljavanje novih radnika svih profila. HŽ Cargo poduzima mjere s ciljem očuvanja cjelokupnog Društva i radnih mjesta. Međutim, bez optimizacije poslovanja, nemoguće je osigurati održivost i prilagoditi ga trenutačnoj situaciji na tržištu. Ovaj je proces možda i najzahtjevniji te predstavlja najveći izazov za Upravu Društva.



Mihaela Štibrić, prva pregledačica vagona u HŽ Cargu i Hrvatskoj

Ljudska prava i borba protiv korupcije (antikorupcijski plan)

Svjesni ozbiljnosti problema korupcije, HŽ Cargo u potpunosti podržava antikorupcijsku politiku Vlade Republike Hrvatske u nastojanju da iskorijeni korupciju iz društva. Radnici Društva poštuju načela Etičkog kodeksa u svom poslovanju i svakodnevnim aktivnostima.

Sigurnost i zdravlje radnika

Prosjek broja ozljeda na radu u rasponu od četiri godine iznosi 17,5 godišnje i konstantno se smanjuje, a prosjek broja dana izgubljenih zbog ozljeda na radu iznosi 616 te se također smanjuje.

Pokazatelj	2019.	2020.	2021.	2022.
Broj ozljeda na radu	22	22	14	12
Broj izgubljenih dana zbog ozljeda na radu	528	760	820	357
Prijavljena oboljenja na profesionalnoj osnovi	0	0	0	0
Smrtni slučajevi zbog ozljede na radu	0	1	0	0

Neprestano ulažemo u unapređenje zdravlja i sigurnosti svojih radnika. Stopa ozlijeđenih radnika je vrlo niska. Cilj nam je postići još nižu stopu ozlijeđenih radnika povećanjem poduzetih mjera opreza, edukacijama i stalnim praćenjem novosti vezanih za sigurnost na radnom mjestu. Naša Služba za zaštitu na radu odgovorno prati novosti na području zaštite na radu te redovno ažurira pravilnike i brine se o pravovremenoj edukaciji radnika u vezi s tim pitanjima.

Tržište prijevoza robe

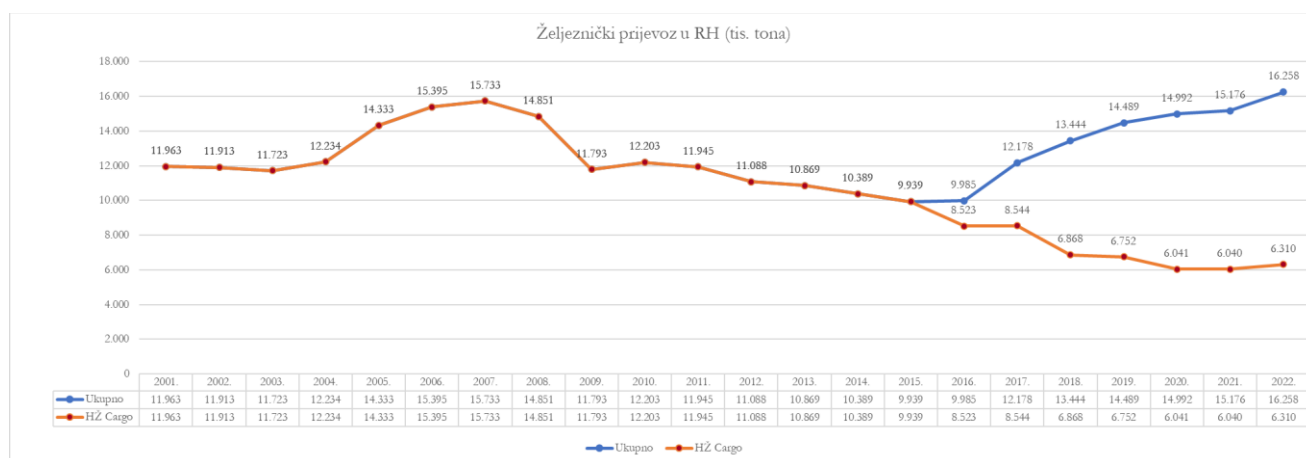
Prijevoz robe u RH

Ukupan prijevoz robe u Republici Hrvatskoj u 2022. godini u tonama na istoj je razini kao i godinu ranije, ali je željeznički prijevoz porastao za 7%. Tonski kilometri prevezene robe manji su za 8% u odnosu na isto razdoblje prošle godine, dok je željeznički prijevoz istovremeno porastao za 11%. Cestovni prijevoz, kao najveći konkurent željezničkom, porastao je 2% u tonama i ostao na istoj razini u tonskim kilometrima.

Ostvareni prijevoz robe po vrstama prijevoza od 2019. do 2022.

OSTVARENI PRIJEVOZ	2019.	2020.	2021.	2022.	Indeks 22./21.
UKUPAN PRIJEVOZ ROBE (tis. tona)	122.970	123.287	127.794	127.824	100
Željeznički prijevoz	14.449	14.992	15.176	16.257	107
Cestovni prijevoz	81.110	80.693	84.953	86.402	102
Cjevovodni transport	8.298	9.253	9.158	9.225	101
Pomorski i obalni prijevoz	18.296	17.400	17.809	15.355	86
Prijevoz unutrašnjim vodenim putovima	815	948	697	583	84
Zračni prijevoz	2	1	1	2	200
UKUPNO - TONSKI KILOMETRI (mil.)	119.053	110.942	114.707	105.465	92
Željeznički prijevoz	2.911	3.279	3.172	3.529	111
Cestovni prijevoz	12.477	12.254	13.629	13.659	100
Cjevovodni transport	1.675	1.914	2.164	2.250	104
Pomorski i obalni prijevoz	101.937	93.437	95.707	85.989	90
Prijevoz unutrašnjim vodenim putovima	51	57	34	37	109
Zračni prijevoz	2	1	1	1	100

Izvor: DZS, Priopćenje TRAN-2022-1-1/4, od 15.02.2023.

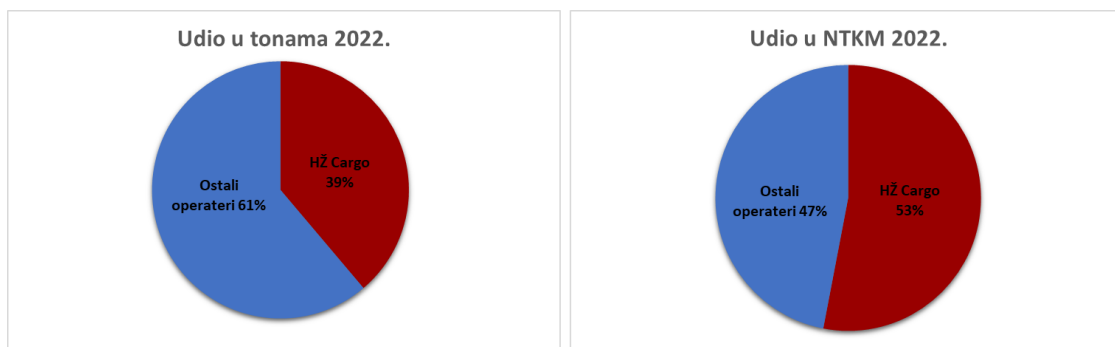


Karakteristika tržišta prijevoznika robe u Hrvatskoj je ograničenost kratkim relacijama te znatno bolja cestovna infrastruktura od željezničke. Stoga nije neočekivano da željeznički prijevoz robe ostvaruje manje NTKM od cestovnog koji je najveći konkurent željezničkom prijevozu.

Ako gledamo samo odnos željezničkog i cestovnog prijevoza robe u 2022. godini, udio željezničkog prijevoza u tonama povećao se za jedan postotni bod (s 15% na 16%), a NTKM se povećao za dva postotna boda (s 19% na 21%) u odnosu na 2021. godinu.



Od 2016. godine na liberalizirano tržište željezničkog teretnog prijevoza ozbiljnije se uključuju i ostali operateri te im od tada udio na tržištu kontinuirano raste. U Republici Hrvatskoj je tijekom 2022. godine djelovalo 17 teretnih željezničkih prijevoznika, od kojih je 13 bilo aktivno, a četiri prijevoznika, koja imaju preduvjete za obavljanje usluge prijevoza tereta, nisu bili aktivni. Tržišni udio HŽ Carga iznosi 39% u tonama i 53% u NTKM.



Ekološka prednost željeznice

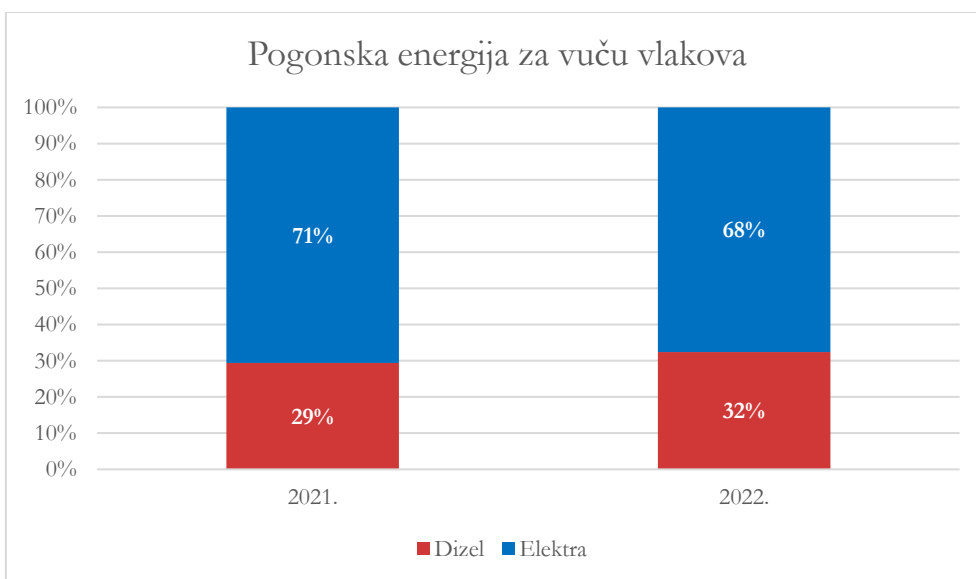
U Hrvatskoj je proteklih nekoliko godina došlo do rasta željezničkog prijevoza tereta s 13% više prevezenih tona u 2022. nego u 2019. godini.

U sklopu prometne strategije Europske unije iz 2011. godine, formiran je strateški dokument Bijela knjiga o prometu, čiji je cilj do 2050. godine smanjiti emisiju stakleničkih plinova za najmanje 60% u odnosu na baznu početnu 1990. godinu, kao i preusmjeriti više od 50% teretnog cestovnog prijevoza duljeg od 300 km na željeznički i vodeni promet.

Treba uzeti u obzir činjenicu da je za prijevoz tisuću tona robe potrebna jedna dizelska lokomotiva ili 47 kamiona. Za navedeni prijevoz kamioni će potrošiti tri puta više goriva od lokomotive. Iz toga se najbolje vidi koliki bi utjecaj na smanjenje štetnih emisija CO2 imalo prebacivanje tolike količine tereta s ceste na željeznicu.



Iz grafikona je vidljivo da u HŽ Cargu prevladava električna vuča te da je u 2022. godini udio elektrovuče iznosio 68%, a dizelske vuče 32%. Udio dizelske vuče povećan je u 2022. godini zbog čestih zatvora pruge koji su prisilili HŽ Cargo na korištenje obilaznih pravaca koji su u većini slučajeva neelektrificirani.



Željeznička infrastrukturna mreža



Dionicama na kojima obavljamo djelatnost željezničkog prijevoza robe upravlja HŽ Infrastruktura koja raspolaže s 2.617 km pruge. Jednokolosiječne pruge u uporabi iznose 2.342 km ili 89,5%, a dvokolosiječne pruge 275 km ili 10,5 %. Elektrizirano je 970 km ili 37,1%.

Više od polovice ukupne duljine željezničke mreže bilo je izvan ciklusa obnove u prethodnim godinama, što znači da je prosječni uporabni vijek pružnog gornjeg ustroja na neobnovljenim dionicama mreže prekoračen i da ga više nije moguće uobičajenim mjerama redovnog održavanja održati u tehničko uporabnom stanju za siguran tijek prometa projektiranom brzinom. Infrastrukturni kapaciteti na neobnovljenim prugama dotrajali su, a na tim dionicama pruga postoji potreba smanjivanja brzine kako bi se sadašnji obujam prometa odvijao sigurno i odgovarajućom dinamikom.

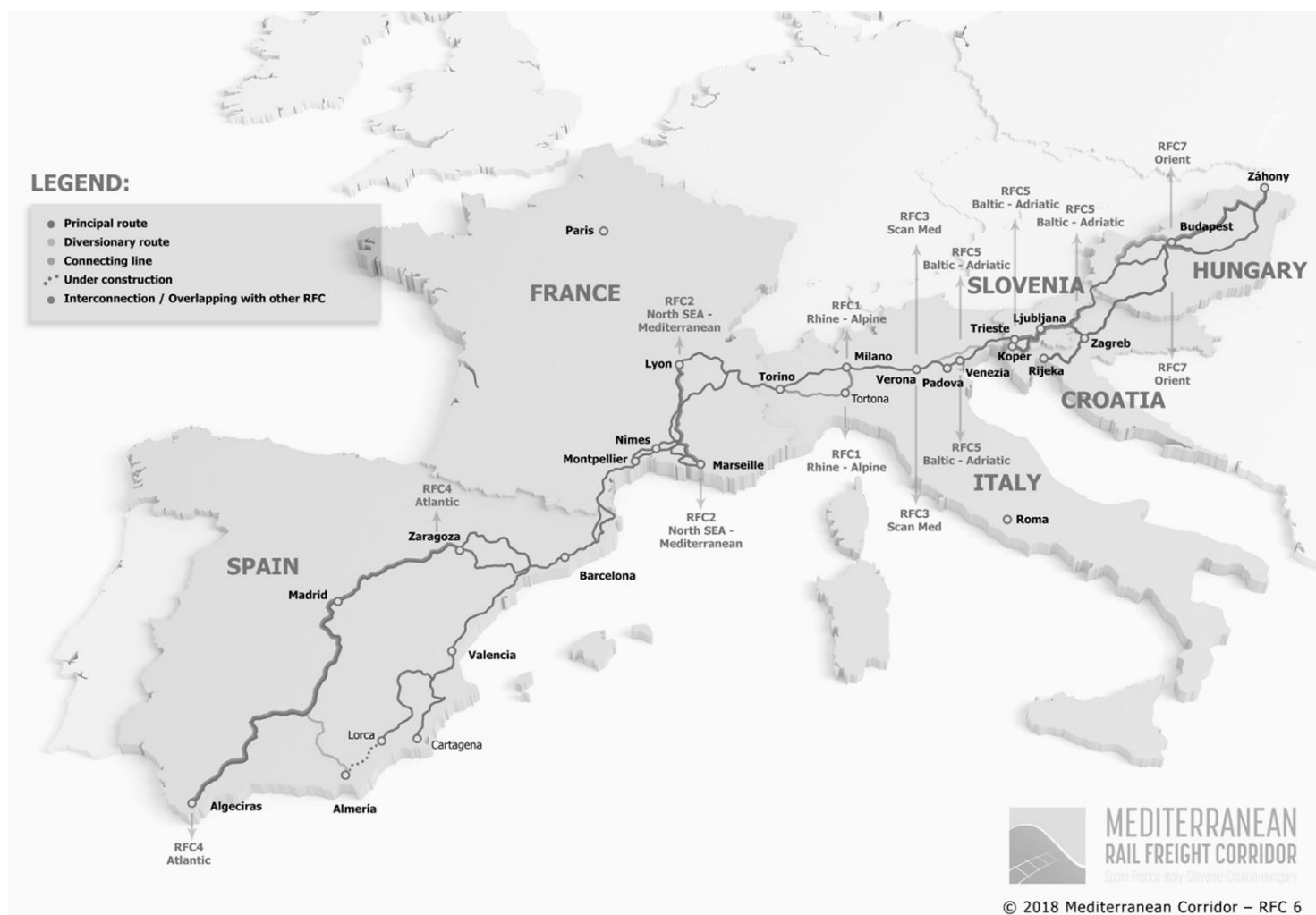
Međunarodni željeznički koridori važni za Hrvatsku

Najveći dio prijevoza obavljamo na tri glavna koridora u Hrvatskoj, odnosno na RH1, RH2 i RH3, koji su na slici infrastrukturne mreže u Hrvatskoj označeni crvenom bojom.

RH1 koridor najkraća je i najbrža veza između srednje i zapadne Europe s jugoistočnom Europom. RH2 koridor vrlo je važan jer jednim ogrankom spaja našu najveću luku Rijeka sa zemljama srednje i istočne Europe, a s drugim ogrankom preko Ogulina i Knina naše srednjodalmatinske luke Split, Šibenik i Zadar.

RH3 koridor preko BiH povezuje luku Ploče i južni dio RH sa Slavonskim Šamcem te preko Vrpolja i Osijeka do granice s Mađarskom i do zemalja srednje i istočne Europe.

Odlukom Europske komisije 18. listopada 2013. definirano je devet koridora osnovne prometne mreže EU-a. Od tih koridora Mediteranski koridor (RFC 6) uključuje i ogranak RH2.



Zatvori pruga i granični prijelazi

Radovi na željezničkoj infrastrukturi u Hrvatskoj, iako su prijeko potrebni, istovremeno predstavljaju i veliki operativni problem za sve željezničke operatere. Česti zatvori pruga uzrokuju velika kašnjenja u izvršenjima ugovorenih prijevoza i narušavaju odnose s kupcima, čija roba nije prevezena u dogovorenom roku.

U 2022. godini na izvršenje prijevoza najviše su utjecali sljedeći zatvori:

Koprivnica gr. – Rijeka:

- šestosatni i osmosatni zatvori na Riječkoj pruzi (dionice Gen. Stol – Oštarije, Ogulin – Moravice, Drivenik – Plase, Lokve – Fužine, Zalesina – Delnice)
- 36-satni zatvor jedanput mjesečno (dionice Mrzlo Polje – Duga Resa, Drivenik – Plase)
- od siječnja do travnja povremeni osmosatni zatvori Križevci – Lepavina, Koprivnica – Drnje i stalni dvokratni zatvori na dionici Koprivnica – Drnje – Botovo od 13:00 do 15:00 i od 22:00 do 2:00 h
- od travnja 2022. kreću svakodnevni osmosatni zatvori pruge Križevci – Lepavina – Mučna Reka i Koprivnica – Drnje – Botovo. Zatvor koji je najznačajnije utjecao i dalje utječe na izvršenje prijevoza.
- 72-satni zatvor naizmjenično jedanput mjesečno na dionicama Koprivnica – Botovo i Križevci – Lepavina

Šid – Dobova:

- sedmosatni vikend zatvori Prečec – Dugo Selo, Novoselec – Deanovec, Popovača – Ludina i povremeno na istoj dionici i 36-satni zatvori
- Zagreb Zapadni – Podsused Tv. – naizmjenično LK i DK, osmosatni i neprekidni zatvori

Problemi na granicama

GP Gyekenyes:

Problem u primopredaji vlakova na graničnom prijelazu Gyekenyes, koji traje već godinama kulminirao je u 2022. godini, a dodatno je pogoršan od travnja 2022. godine nakon uvođenja osmosatnih zatvora pruge Koprivnica – Botovo. Zbog toga je uveden alternativni obilazni pravac s dizelskom vučom preko GP Murakeresztur, što HŽ Cargu uzrokuje dodatne troškove zbog korištenja dizelske vuče. Tijekom godine je uvedena BPS aplikacija na GP Gyekenyes (zamišljena da je koriste upravitelji infrastrukture i svi prijevoznici), ali ona još uvijek nije u potpunosti u funkciji.

GP Šid:

U 2022. godini povremeni su zastoji zbog zatvora pruge u Srbiji (izgradnja pruge Beograd – Novi Sad i Novi Sad – Subotica). Kako bi se ublažili zastoji u primopredaji na GP Šid, sklopljeni su ugovori o povremenom zakupu lokomotiva s prijevoznicima u Srbiji (RTL- Rail Transport Logistic, OBL Logistic). Na GP Šid također postoji kontinuirani problem s migrantima.

Lička pruga

HŽ Cargo kao nacionalni željeznički teretni prijevoznik prometuje na cijeloj željezničkoj mreži u Hrvatskoj, za razliku od privatnih operatera, te na taj način podržava sve gospodarske subjekte koji imaju potrebu za željezničkim prijevozom.

Najveći dio prijevoza na Ličkoj pruzi (Ogulin → Zadar – Šibenik – Split) obavlja HŽ Cargo. Lička pruga je tehnološki iznimno zahtjevna za obavljanje prijevoza zbog konfiguracije terena i činjenice da nije elektrificirana. HŽ Cargo za te prijevoze mora angažirati dvije lokomotive za prijevoz jednog vlaka smanjene mase, osigurati manevriranje u kolodvorima Knin, Perković i lukama Zadar, Šibenik i Solin te angažirati osoblje za početne ili završne radnje u lukama. Ukupni troškovi lokomotiva, goriva, vagona i ljudi nisu bili pokriveni prodajnim cijenama te je HŽ Cargo zbog toga godinama generirao velike gubitke. S ciljem očuvanja poslovanja Društva, a i zbog osiguranja prijevoza robe prema dalmatinskim lukama i poslovnim subjektima, HŽ Cargo bio je primoran provesti optimizaciju poslovanja. Sama optimizacija odnosila se na usuglašavanje planova i cijena s kupcima, efikasno korištenje voznog parka (lokomotiva i vagona) i smanjenje troškova radnika odnosno promjene procesa rada. Proces primjene IT rješenja kroz RailPro aplikaciju započeo 2021. godine znatno je olakšao i ubrzao proces rada. To je stvorilo preduvjet za objedinjavanje poslova više radnih mjesta bez utjecaja na kvalitetu i učinkovitost rada.

Na kupce je dodatno utjecalo povećanje cijena dizelskih goriva radi poremećaja na tržištu. Zbog svega navedenog, krajem 2022. godine HŽ Cargo bio je prisiljen povećati cijene te je s kupcima ugovorio prijevoze po tržišnim uvjetima kako bi osigurao održivo poslovanje.

HŽ Cargo - godišnje prevezene količine na Ličkoj pruzi (tone)

2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
683.516	662.110	815.085	595.591	616.304

Željeznica kao ekološki prihvatljiv način prijevoza tereta može i mora povećati konkurentnost luka u Dalmaciji, što je strateški i vitalni interes Republike Hrvatske. Lička pruga jedina je željeznička veza između luka u Dalmaciji i ostatka Hrvatske te o njoj ovise gospodarski subjekti Žitni terminal, Petrokemija, Cemex, CIOS i brojni drugi.

Tehnologija

Lokomotive

Na dan 31.12.2022. u vlasništvu imamo ukupno 123 lokomotive. Od 106 aktivnih lokomotiva 63 su radno aktivne, dok je 17 neaktivno. Na dan 31.12.2022. HŽ Cargo u najmu ima i četiri lokomotive Siemens Vectron 6193 i tri lokomotive 1141 podserije 300.

	Aktivne	Neaktivne	Radno aktivne	Ukupno
1 061	0	4	0	4
1 141	41	0	23	41
Elektro lokomotiva	41	4	23	45
2 041	10	2	9	12
2 062	29	5	16	34
2 063	3	1	2	4
Diesel vozne lokomotive	42	8	27	50
2 132	23	5	13	28
Diesel manevarske lokomotive	23	5	13	28
Ukupno	106	17	63	123

S obzirom na povećanu potrebu raspoloživih voznih električnih lokomotiva, HŽ Cargo uputio je dvije električne lokomotive 1141 podserije 100 na investicijski popravak te modernizaciju u Končar – električna vozila d.d. u sklopu kojeg će se provesti pretvorba diodnih lokomotiva u tiristorske. Izlazak u promet navedenih lokomotiva očekuje se u lipnju i kolovozu 2023. godine.

Zbog potrebe za novim modernijim višesustavnim lokomotivama s kojima možemo odgovoriti na zahtjeve tržišta, tj. prevesti veću količinu tereta s manjim brojem vlakova i lokomotiva, u rujnu 2020. iznajmljena je prva lokomotiva serije 6193 Siemens Vectron. U 2021. godini iznajmljena su još dva Vectrona, od kojih je jedan preuzet u ožujku, a drugi u lipnju. U srpnju 2022. godine broj Vectrona u najmu HŽ Carga povećava se na četiri. S obzirom na to da su se navedene lokomotive pokazale pouzdanima te da bez njih nije moguće biti konkurentan na tržištu, koje zahtjeva sve veći broj teških vlakova, u planu je najam još dva Vectrona u listopadu 2023. godine pa bi tako do kraja 2023. godine imali u najmu ukupno šest Vectrona.



Lokomotiva Siemens Vectron

U 2021. i 2022. godini HŽ Cargo opremio je šest lokomotiva serije 1141 s analogno-digitalnim RD uređajem Messa 26, dok je sve preostale lokomotive serije 1141 opremio s mobilnim TiGR 155R uređajima za digitalnu RDU komunikaciju na području rada u GSM-R modu.

S obzirom na velik broj lokomotiva za kojima više nije bilo potrebe (izmjena sustava vuče, neisplativa modernizacija i sl.) u razdoblju od 2019. do 2022. prodane su ukupno 64 lokomotive. Time je ukupan broj lokomotiva u voznom parku smanjen sa 187 na 123.

Seriya lokomotive	Količina prodanih lokomotiva
1 061	18
1 141	3
2 041	5
2 042	2
2 043	1
2 132	27
2 062	6
2 063	2
Sveukupno	64

U proteklom razdoblju je u HŽ Cargu s ciljem ubrzavanja i pojednostavljenja tehnoloških procesa rada, a bez ugrožavanja sigurnosti prometa, došlo do izmjena određenih internih pravilnika i uputa. Izmijenjena je Uputa o održavanju lokomotiva, čime je smanjena njihova imobilizacija i više ne moraju odlaziti četiri puta mjesečno na redovno održavanje, nego dva puta. S obzirom na uvođenje novog informatičkog programa RailPro izmijenjen je i Pravilnik 201. Navedenim smo promjenama omogućili strojovođama da sve naredbe i brzozjavke primaju u digitalnom obliku. Iste su im dostupne u bilo kojem trenutku na mobilnim uređajima, kao i informacije o radnim zadacima koje očekuju s podacima o vlaku i lokomotivi koju voze. Navedenim smo također omogućili svim zainteresiranima da u realnom vremenu mogu dobiti informaciju o nepravilnostima na pruzi, vučnom ili vučenom vozilu i o izvanrednim događajima. Aplikacijom RailPro omogućili smo strojovođama da sve nepravilnosti, čim se dogode, prijave u istoj. Navedena informacija, popraćena slikama, u najkraćem roku dolazi do ovlaštenih održavatelja. Time se olakšava i ubrzava protok informacija i priprema radionica za održavanje da navedeni kvar riješi u što je moguće kraćem roku. Mobilni tim održavanja može procijeniti mogućnost izlaska na teren i otklanjanja neispravnosti na licu mjesta. To u konačnici rezultira bržim otklanjanjem nepravilnosti na lokomotivama i smanjenju imobilizacije. Informatizacijom i digitalizacijom omogućeno je da popratne isprave vlaka SE-2 i SE-4 izvršni radnici izrađuju u elektronskom obliku. Popratni dokumenti vlaka dostupni su strojovođi u elektronskom obliku.

U svrhu boljeg upravljanja voznom parkom sve lokomotive HŽ Carga opremljene su GPS uređajima. Kupac ima uvid u trenutno prometovanje svojih vlakova/tereta na željezničkoj mreži putem GPS točne pozicije, omogućen mu je uvid u sastav vlaka i digitalni teretni list, izvršenje ugovora te arhiva prethodnih prijevoza.

Aplikacijom RailPro omogućili smo u realnom vremenu praćenje potrošnje dizelskog goriva po lokomotivi. Samom aplikacijom omogućena je i izrada određenih izvješća i statistika vezanih za održavanje lokomotiva kao i za praćenje realizacije redovitog održavanja.

Vagoni

Na dan 31.12.2022. godine HŽ Cargo raspolagao je s ukupno 3.993 vagona raznih serija, od čega je 3.412 vagona raspoloživo za prijevoz.

Stanje vagona 2022.			
MJESEC	AKTIVNI IVP	RASPOLOŽIVI VAGONI	IVP posljednji dan u mjesecu
Siječanj	3.931	3.773	4.969
Veljača	3.733	3.731	4.955
Ožujak	3.612	3.609	4.945
Travanj	3.614	3.610	4.939
Svibanj	3.647	3.506	4.936
Lipanj	3.670	3.539	4.877
Srpanj	3.657	3.536	4.833
Kolovoz	3.616	3.513	4.488
Rujan	3.561	3.474	4.185
Listopad	3.542	3.417	4.185
Studeni	3.529	3.404	4.175
Prosinac	3.530	3.412	3.993

Kvalitetno gospodarenje vagonima važan je preduvjet uspješnog poslovanja. Vagon koji stoji ili koji ima slab obrtaj predstavlja veliki trošak za Društvo. Zbog toga je prioritet svake godine utvrditi stvarne potrebe za vagonima te višak vagona iznajmiti ili prodati. Vodeći se tom politikom broj vagona u HŽ Cargu smanjen je s 5.252, koliko ih je bilo na 1.1.2019., na 3.993 na dan 31.12.2022. godine. Dakle, broj vagona ukupno je smanjen za 1.259, od čega samo u 2022. za 976.

Na tržištu je sve veći trend korištenja privatnih vagona tako da je udio vagona HŽ Carga u ukupnom prijevozu 2022. godine bio 54%. S obzirom na tu činjenicu, nastavit će se s analiziranjem potreba za vagonima i sukladno tome donositi odluke.

Informacijska i komunikacijska tehnologija (IKT)

Odjel za IKT upravlja informacijskim sustavom, pruža podršku operativnim službama i cjelokupnom poslovanju društva pri upravljanju, razvoju i nadzoru poslovnih procesa kroz korištenje aplikacijskih sustava, informacijske i komunikacijske infrastrukture za uspješno ostvarivanje strateških, operativnih i poslovnih ciljeva Društva uz učinkovito upravljanje resursima. Odjel upravlja fiksnim i mobilnim telekomunikacijama, vodi projekte zaštite imovine (tehnička zaštita), informacijske sigurnosti (poslovni kontinuitet) te ostale povezane elektrotehničke projekte i njihovo održavanje.

Aktivnosti u 2022. godini

Realizirani projekti i aktivnosti su:

- Projekt izgradnje vlastite mrežne infrastrukture u objektima na cijelom području poslovanja je logički nastavak završenog projekta izdvajanja mreže u objektu sjedišta Društva krajem 2021. godine.
- Završen je projekt implementacije informacijskog sustava za upravljanje operativno-tehnološkim i komercijalnim procesima (Projekt RailPro).
- Završene su pripreme i započet je projekt zamjene ERP-a kroz projekt Pantheon. Početak projekta je 1.6.2022., a produkcijski rad započeo je s 1.1.2023. Projekt obuhvaća širi opseg od same zamjene ERP rješenja i uključuje digitalizaciju i optimizaciju procesa i povezanih sustava.
- Od ostalih projekata i aktivnosti vezano za infrastrukturu, najznačajniji su upravljanje ispisnim sustavom i priprema za digitalizirano poslovanje u sklopu kojeg je i zamijenjena sva ispisna oprema te započet ciklus veće obnove zastarjele korisničke opreme. Zamijenjeno je oko 20% opreme.
- Vezano za informacijsku sigurnost najvećim dijelom uvedene su mjere dvo-faktorske autentifikacije za ključne pristupe IKT sustava i korisničkim računima, novi i dodatni antivirusni programi i backup sustavi te kontrola pristupa podatkovnom centru i centralnoj komunikacijskoj opremi.
- Projekti tehničke zaštite i ERV – Uvedena je kontrola svih pristupnih ulaza za cijeli objekt sjedišta Društva i sustav evidencije radnog vremena.
- Provodi se kontinuirana i snažna promjena upravljanja cijelim IKT sustavom, organizacijom odjela, imovinom, ugovorima, podizanjem efikasnosti odjela te reformama, projektima i racionalizacijom. Rezultat svih navedenih aktivnosti je smanjenje operativnih troškova u iznosu od 40%.

Transformacija IKT-a od 2019. do 2022. godine

Ključne promjene koje su se dogodile u razdoblju 2022./2023. u odnosu na 2019./2020.: odluka o poslovno-orijentiranom smjeru IKT sustava, kadrovske promjene, zatvaranje projekta IS Cargo i realizacija novog projekta RailPro, promjena ERP-a (projekt Pantheon), izgradnja vlastite IKT mreže (uz redundantne veze, Wi-Fi, brzi Internet), potpuna promjena upravljanja imovinom, ugovorima, serverskim sustavom, ispisnim sustavom, korisničkom opremom. Projektima migracije servisa, preraspodjelom resursa i optimizacijom korištenja serverske i korisničke računalne opreme izlučeno je 35% (najstarije) opreme iz uporabe. S prijašnjih 75% korisničke računalne opreme na OS Windows 7 i 8, preostalo je oko 10% za zamjenu. Izvršena je integracija i migracija sustava pripojenih društava (AGIT) ili pod upravljanjem matičnih tvrtki (HŽI). Poslovna (i interna) komunikacija je u potpunosti transformirana preko mobilnih komunikacijskih uređaja, odnosno fiksna mreža smanjena je za 98%. Kao ključni operater u segmentu željezničkog transporta robe podliježemo zakonskoj regulativi o kibernetičkoj sigurnosti. Riješeni su svi ovisni odnosi s HŽ Infrastrukturuom u IKT segmentu (od 48% udjela u troškovima usluga do trenutnih 1%). Unaprijeđen je sustav informacijske sigurnosti i neovisnosti, opseg odgovornosti odjela proširen je i na tehničku zaštitu i (povezane) elektrotehničke projekte.

Poboljšani su uvjeti većine korisnika zamjenom ili nadogradnjom korisničke računalne opreme i OS-a. Ispisni uređaji su u potpunosti zamijenjeni. Svi korisnici ostvarili su pristup brzom Internetu, kao i Wi-Fi pristupu. Veliki dio djelatnika ima mogućnost fleksibilnijeg i mobilnijeg (udaljenog) rada, pogotovo korištenjem RailPRO aplikacije i Pantheon ERP-a. Struktura troškova prikazuje kvalitetnu transformaciju i smjer razvoja. Ostvareni su ključni koraci za daljnji napredak i utjecaj na poslovne ciljeve društva u pogledu digitalizacije, efikasnosti i fleksibilnosti u poslovanju koji su u planu.

Projekt RailPro

Sustav RailPRO za HŽ Cargo d.o.o. je prilagođeno rješenje definirano i izrađeno za komercijalno - operativno - tehničko upravljanje procesima rada. U punoj produkciji je od početka 2022. godine uz prijelazno razdoblje i završne prilagodbe tijekom godine. Otegotne okolnosti za uvođenje sustava bile su uključenost velikog broja sudionika (više od 800), kompleksnost projekta te neodgovarajuća kvaliteta i propusnost mreže, osobito na perifernim, ali i u poslovno-operativnom značenju ključnim lokacijama (npr. Dobova, Šid), što je ubrzalo i projekt izgradnje vlastite mreže.

Sustav RailPRO informatizirao je cjelokupni poslovni proces, odnosno komercijalno - operativno - tehničko upravljanje procesima rada. Digitalizacijom i informatizacijom poslovnih procesa pojednostavio se postupak rada i vođenje evidencija te pregled raznih izvješća i analiza. Sve popratne radnje, koje prethode vožnji vlaka i koje slijede nakon vožnje vlaka, znatno su ubrzane, čime se ubrzao promet i unaprijedila kvaliteta usluge prijevoza. Uvedeni su automatski izračuni u sve potrebne segmente poslovanja, čime je ljudska greška svedena na minimum. S točnim i detaljnim informacijama u realnom vremenu postiglo se poboljšano upravljanje voznim parkom (lokomotive i vagoni), čime je smanjena imobilizacija i povećana raspoloživost vozila za dodatne poslove. Imajući u vidu znatne troškove lokomotiva i vagona, smanjenje imobilizacije znatno utječe na smanjenje ukupnih troškova i cjelokupno poslovanje. Neposredno nakon izvršenja prijevoza, svi podaci potrebni za izdavanje računa nalaze se u sustavu, čime je ubrzano fakturiranje i znatno poboljšana likvidnost Društva.

Najveći utjecaj je u radu terenskih radnika (strojovođa, vlakovođa, pregledača vagona, transportnih komercijalista) koji koriste mobilnu aplikaciju za evidentiranje svih radnji i popratnih dokumenata u stvarnom vremenu, što se prije vodilo korištenjem i slanjem tiskanih evidencija te kasnijom obradom. Centraliziran je rad planera, pripreme dokumenata za najavu i promjene sastava vlaka. Digitaliziran, pojednostavljen i ubrzan je cjelokupni proces rada prodaje, RIV-a i kontrole prihoda. Uveden je GPS nadzor nad cjelokupnim voznim parkom.

Prednosti informatizacije, digitalizacije i centraliziranog vođenja procesa, informacija i praćenja rada ogledaju se u poboljšanju brzine protoka i dostupnosti informacija, fleksibilnosti rada, transparentnosti, mogućnosti izvještavanja i kontrolinga, a posljedično na uštedama u radnim satima izvršioca, poboljšanju uvjeta rada i smanjenju ostalih troškova.

Projekt ERP

Glavni razlozi za zamjenu postojećeg ERP-a bili su visoki operativni troškovi, zastarjelost i nefleksibilnost rješenja te visoki investicijski troškovi nadogradnje sustava u kratkoročnom i dugoročnom vremenskom razdoblju. HŽ Cargo tražio je suvremeno rješenje koje je usmjereno na digitalizaciju i integraciju s ostalim poslovnim sustavima te prihvatljivim troškovima održavanja. Početak projekta ERP Pantheon je sredina 2022. godine.

Produkcijski rad započeo je početkom 2023. godine i očekivano trajanje projekta je do sredine iste godine. Potpuni prelazak, edukacija korisnika, otklanjanje grešaka i završne prilagodbe planirani su do kraja 2023. godine. Slično kao u prethodnom projektu, otegotne okolnosti uvođenja novog sustava su kompleksnost određenih procesa rada te veći broj uključenih korisnika (preko 100). U opsegu projekta nije samo zamjena SAP ERP 6.0 EHP4 (2012.) sustava, nego i povezanih posebno prilagođenih sustava za evidenciju radnog vremena (Vremenik HŽI). U projekt je uključena digitalizacija javne nabave kao poseban sustav i digitalizacija procesa povezanih s ERP-om koji su prethodno vođeni tiskanim obrascima: putni nalozi, ulazni računi, interni zahtjevi, narudžbenice i sl. Dodatni zahtjevi za projekt su promjena i optimizacija procesa rada, osobito u specifičnom dijelu poslovanja oko održavanja vagona s ciljem efikasnijeg i jednostavnijeg rada te proširenje funkcionalnosti i na održavanje lokomotiva. U projekt je uključena integracija s ostalim poslovnim i operativnim sustavima, zahtjevi za prilagođenost jednostavnom udaljenom i fleksibilnom radu korisnika te ispunjavanje zahtjeva kriterija informacijske sigurnosti, čega prije nije bilo. Dio pratećeg projekta je i konsolidacija svih prethodnih ERP sustava, povezanih baza, kako matične tvrtke tako i pripojenih društava sukladno zakonskoj regulativi. Otegotna okolnost za većinu sudionika projekta je sudjelovanje u ostalim paralelnim organizacijskim promjenama i projektima reforme poslovanja društva u trenutku implementacije, uz značajnu vanjsku otegotnu okolnost oko promjene valute (euro konverzija).

Financijski okvir

Račun dobiti i gubitka

Ukupni poslovni prihodi u 2022. godini iznose 487,5 mil. HRK, dok ukupni poslovni rashodi iznose 448,4 mil. HRK. Ostvarena operativna dobit (EBITDA) iznosi 38,8 mil. HRK, što je za 9 mil. HRK, odnosno za 30% više u odnosu na 2021. godinu. Glavni razlog za povećanje operativne dobiti su veći prihodi od prodaje koji su u odnosu na 2021. godinu povećani za 62 mil. HRK, odnosno za 17%. U 2022. godini došlo je do velikog povećanja troškova pogonske energije, ali racionalnijim upravljanjem resursima, boljom organizacijom rada i novim uvjetima prijevoza za kupce HŽ Cargo uspio je prevesti oko 100.000 tona robe više nego godinu ranije. Time nije samo neutraliziran efekt povećanja troškova, nego je i ostvarena veća operativna dobit. Produktivnost rada je također povećana te u 2022. godini iznosi 5.940 tona/radnik (5.492 u 2021. godini) i 395.899 HRK/radnik (316.679 u 2021. godini).

Opis	I-XII 2021.	I-XII 2022.	Indeks 2022./2021.
Prihodi od prodaje	405.340.522	467.287.564	115
Prihodi od usluga prijevoza robe	358.797.169	420.840.582	117
Prihodi od ostalih usluga u prijevozu	46.543.354	46.446.983	100
Prihodi od zakupa nekretnina	8.065.629	8.189.633	102
Prihodi od prodaje robe i materijala	15.975.069	11.976.544	75
UKUPNO POSLOVNI PRIHODI	429.381.221	487.453.742	114
Materijalni troškovi	208.853.627	254.908.796	122
Troškovi sirovina i materijala	80.922.884	113.840.665	141
Troškovi prodane robe	15.787.493	11.757.657	74
Ostali vanjski troškovi (usluge)	112.143.250	129.310.475	115
Troškovi radnika	186.245.359	188.647.419	101
Plaće i doprinosi	169.563.844	169.526.780	100
Prijevoz na posao i s posla	4.507.571	5.364.422	119
Ostali troškovi radnika	12.173.943	13.756.217	113
Ostali troškovi	4.466.630	5.067.631	113
UKUPNO POSLOVNI RASHODI	399.565.616	448.623.846	112
EBITDA	29.815.605	38.829.896	130
EBITDA marža	6,9%	8,0%	115
Amortizacija	-93.407.144	-90.581.980	97
Ostali poslovni prihodi	42.684.139	110.970.544	260
Ostali poslovni rashodi	-20.556.986	-51.646.274	251
Vrijednosno usklađenje	-70.376.071	-7.147.501	10
Rezerviranja	-692.700	-6.801.330	982
EBIT	-112.533.157	-6.376.646	6
EBIT marža	-24%	-1%	4
Financijski prihodi	10.229.407	8.214.581	80
Financijski rashodi	-18.832.550	-85.050.707	452
Dobit/Gubitak	-121.136.300	-83.212.772	69
Ukupno prihodi	482.294.767	606.638.867	126
Ukupno rashodi	603.431.066	689.851.639	114
Gubitak godine	-121.136.300	-83.212.772	69

Rezultat iz 2021. godine prepravljen je i to prvenstveno zbog vrijednosnog usklađenja u iznosu od 64.159.739 kn koje se odnosi na smanjenje vrijednosti poslovnog kompleksa LC Ploče, odnosno utvrđenu razliku između knjigovodstvene vrijednosti i tržišne vrijednosti na dan 31. prosinca 2021. godine od strane neovisnog procjenitelja za nekretnine.

Neto gubitak u 2022. godini iznosi 83,2 mil. HRK te je smanjen za 37,9 mil. HRK u odnosu na 2021. godinu. Potpisivanje Nagodbe s RH dovelo je do porasta određenih troškova, i to sudskih troškova i administrativnih taksi u iznosu od 22,6 mil. HRK, te rashode od zateznih kamata od 63,7 mil. HRK. Sve je to uzrokovalo da gubitak 2022. godine bude veći za 86,7 mil. HRK. Da nije bilo tih troškova Društvo bi poslovalo sa dobiti od 3,5 mil. HRK.

Prihodi

Ukupni prihodi u 2022. godini iznosili su 606,6 mil. HRK, što je povećanje za 124,3 mil. HRK ili 26% u odnosu na prethodnu godinu.

Prihodi od usluga prijevoza robe povećani su za 62 mil. HRK ili 17%.

Prihodi od zakupa nekretnina povećani su za 0,1 mil. HRK, odnosno za 2%

Prihodi od prodaje robe i materijala smanjeni su za 4 mil. HRK, odnosno za 25%, zbog manje obavljenih revizija na vagonima.

Ostali poslovni prihodi povećani su za 68,3 mil. HRK, odnosno 160%, i to prvenstveno zbog prodaje vagona i lokomotiva u ukupnom iznosu od 66,5 mil. HRK.

Rashodi

Ukupni rashodi u 2022. godini iznose 689,9 mil. HRK i veći su za 86,4 mil. HRK ili 14% u odnosu na prethodnu godinu.

Troškovi radnika u 2022. godini veći su za 2,4 mil. HRK ili 1% u odnosu na godinu ranije i iznose 188,6 mil. HRK. Unatoč smanjenju broja radnika, troškovi su povećani iz nekoliko razloga. To se prvenstveno odnosi na povećanje cijene sata rada svim radnicima za 4 HRK od rujna 2022. godine. Tokom 2020. i 2021. godine aneksima Kolektivnom ugovoru smanjena su neka materijalna prava radnika, kao što su prijevoz na posao i s posla, dnevnice te naknada za godišnji odmor. Aneksima KU tijekom 2022. godine ta su prava vraćena na razine prije smanjenja, što je uzrokovalo povećanje troškova radnika. Troškovi radnika imaju udio od 31% u ukupnim troškovima (bez amortizacije). Godinu ranije udio je iznosio 37%.

Budući da HŽ Cargo posjeduje velik broj vagona i lokomotiva, amortizacija predstavlja značajan udio u ukupnim troškovima i to 13%. U odnosu na godinu ranije amortizacija je smanjena za 2,8 mil. HRK ili 3% i to prvenstveno zbog prodaje vagona i lokomotiva te iznosi 90,5 mil. HRK.

Troškovi sirovina i materijala u ukupnim troškovima (bez amortizacije) imaju udio od 19%, dok je udio 2021. iznosio 16%. Krajem 2021. godine došlo je do povećanja cijena električne energije i dizelskih goriva tako da je u 2022. ukupan trošak pogonske energije za vuču vlakova povećan za 31,6 mil. HRK, odnosno za 41%.

Ostali vanjski troškovi (usluge) povećani su za 17,2 mil. HRK ili 15% u odnosu na godinu ranije. Povećanje se prije svega odnosi na troškove najma Vectron lokomotiva i troškove koji se plaćaju stranim operaterima u slučaju da je HŽ Cargo organizator prijevoza na cijeloj relaciji.

Ostali troškovi povećani su za 0,6 milijuna HRK, odnosno 13%, i to zbog plaćanja naknada po kreditima HPB/Croatia i Svjetske banke zbog preuzimanja kredita od strane RH.

Ostali poslovni rashodi povećani su za 31,1 milijun HRK, odnosno 151%. Najveći iznosi su sudski troškovi i administrativne takse u iznosu od 22,6 mil. HRK i 19,8 mil. HRK zbog prodanih vagona i lokomotiva koji su imali knjigovodstvenu vrijednost.

Financijski rashodi veći su za 66,2 milijuna HRK, odnosno 352%, i uključuju rashode od zateznih kamata u iznosu od 63,7 milijuna HRK, a sve sukladno potpisanoj Nagodbi.

Investicije

Investicijska aktivnost u 2022. godini iznosi 49,5 mil. HRK.

Najznačajnije investicije su:

- modernizacija vagona raznih serija u iznosu od 34,5 mil. HRK
- modernizacija dizel hidrauličnih lokomotiva serije 2132 u iznosu od 9,9 mil. HRK
- ulaganja u IT u iznosu od 2,3 mil. HRK – projekt ERP Pantheon, nabava računalne korisničke opreme i ostali IKT projekti

U 2022. godini dvije elektrolokomotive serije 1141 upućene su u Končar – električna vozila d.d. na investicijski popravak i modernizaciju. Ova investicija bit će realizirana u drugoj polovici 2023. godine.

Pred HŽ Cargom je veliki investicijski ciklus. Prodajom neaktivnih vagona i lokomotiva dobivena su sredstva koja će biti namijenjena upravo aktivnostima modernizacije voznog parka. Sve to potrebno je kako bi HŽ Cargo mogao odgovarati na zahtjeve tržišta za sve kvalitetnijom uslugom, a istu je nemoguće pružiti bez pouzdanog i modernog voznog parka.

Sredstva iz državnog proračuna

- 7.935,36 HRK (plaćeno 08.02.2022.) – poticaji za kombinirani prijevoz
- 109.611.369,06 HRK (plaćeno 27.12.2022.) – Nagodba s RH – razlika za namiru sukladno članku 1. točka 1.4. (ii) Nagodbe

Zajam Republike Hrvatske za osiguranje likvidnosti zbog poteškoća u poslovanju u iznosu od 50 milijuna HRK od 17.12.2020. u cijelosti je otplaćen vlastitim sredstvima, koja su osigurana iz tekućeg poslovanja i prodajom vagona.

Izloženost rizicima

Rizici	Opis	Mogućnost ublažavanja
Ekološki aspekti		
Rizik izljeva opasnih tvari	Dio roba koje prevozimo su opasne tvari te se u slučaju nezgode može dogoditi njihov izljev	Unapređenje i pridržavanje pravilnika i propisa, edukacije zaposlenika, redovno održavanje voznog parka.
Rizik od požara	Raslinje oko pruge može se zapaliti prilikom prolaska vlaka unatoč svim ranije poduzetim aktivnostima zaštite od požara	Unapređenje i pridržavanje pravilnika i propisa, edukacije zaposlenika, redovno održavanje voznog parka i opreme za zaštitu od požara.
Ekonomski aspekti		
Tržišni rizik	Promjena tokova roba - tranzit Gubitak većih kupaca na domaćem tržištu	Istraživanje tržišta Unapređenje prodajnih procesa Modernizacija poslovnih procesa
Rizik likvidnosti	Gubitak velikog kupca može dovesti do narušene likvidnosti zbog smanjenog priljeva sredstava	Praćenje stanja na tržištu, anticipiranje potreba kupaca, diverzifikacija.
Tehnološki rizik	Stari vozni park podložan čestim kvarovima može ugroziti pravovremeno izvršenje prijevoza	Nabavka ili najam novih lokomotiva i vagona
Valutni rizik	Postoji zbog poslovanja na međunarodnom tržištu. Nepredvidive promjene deviznih tečajeva mogu utjecati na poslovanje Društva.	Uvođenjem eura kao službene valute od 1. siječnja 2023. godine ovaj rizik će nestati
Socijalni aspekti		
Rizik kadrova	Rizik kadrova vezan je za neodgovarajuću strukturu radnika i visoku prosječnu starosnu dob	Edukacije radnika, zapošljavanje mladih radnika, prijenos znanja.
Rizik ugleda	Rizik ugleda javlja se kao posljedica negativne javne percepcije. Osim same percepcije javnosti HŽ Carga, na naš ugled utječe i ugled HŽ Infrastrukture i stanje pruga, na koje HŽ Cargo nema puno utjecaja. Sigurnost na prugama i brzina dolaska na određite uvelike utječu na percepciju HŽ-a u javnosti i odluku kupca kojom vrstom prometa ili kojim željeznicama će prevoziti robu.	Kontinuirano unapređenje odnosa s kupcima i poboljšanje komunikacije s javnošću putem medija.
Rizik organizacije	Nedovoljna brzina prilagodbe uvjetima na tržištu	Modernizacija poslovnih procesa, kontinuirano praćenje tržišta i fleksibilnost poslovanja

Naši dionici

Naši poslovni procesi i interesi isprepliću se s mnogim poslovnim i javnim subjektima, unutarnjim i vanjskim, na ekološkoj, ekonomskoj i socijalnoj razini. Naši ključni dionici su kupci i dobavljači, zaposlenici te Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Suradnju ostvarujemo s lukama, ostalim željezničkim poduzećima u regiji, sindikatima, stručnim tijelima, regionalnim tijelima i dr.

Kupci i dobavljači

Špediteri koji nude uslugu prijevoza od vrata do vrata i poduzeća koja prevoze veće količine robe.

Prijevozni partneri

Preko članstva u Europskim željezničkim organizacijama (UIC, CIT) jačamo suradnju s ostalim željezničkim prijevoznicima i izmjenjujemo informacije o željezničkom tržištu. Cilj nam je i u budućnosti ostvarivati i razvijati kvalitetnu suradnju s našim poslovnim partnerima.

Završna riječ

Kriza je prevladana. Provođenjem procesa restrukturiranja, potpisivanjem Nagodbe s Republikom Hrvatskom te ispunjavanjem svih ciljeva iz Plana kriznog upravljanja stvoreni su preduvjeti da Društvo u budućem razdoblju uspostavi održivo i profitabilno poslovanje. Nagodba je omogućila Društvu da uspostavi zdrave temelje i sigurnu poziciju na tržištu, što je bio preduvjet za okončavanje procesa restrukturiranja.

Ostvarena operativna dobit (EBITDA) veća je za 30% u odnosu na 2021. godinu. Povećana je i produktivnost rada i to za dodatnih 8% te u 2022. godini iznosi 5.940 tona/radniku. Društvo je napravilo i važan iskorak prema konačnom rješenju statusa Ličke pruge te prijevoza tereta prema dalmatinskim lukama, što je značajno opterećivalo ukupno poslovanje. Svi neprofitabilni poslovi kao, npr. prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka, obustavljeni su.

S velikim i ključnim kupcima potpisani su ugovori po tržišnim cijenama, što Društvu osigurava potrebnu likvidnost, a nastavilo se i povezivanje s partnerima u regiji. Tržište je vrlo dinamično i raste iz godine u godinu. Planirani investicijski ciklus u vozni park, koji će Društvo realizirati vlastitim sredstvima, svakako će biti od iznimne važnosti za zadržavanje pozicije vodećeg željezničkog teretnog operatera u Republici Hrvatskoj.

Nadalje, Vlada Republike Hrvatske najavila je velika infrastrukturna ulaganja s ciljem modernizacije zastarjele željezničke infrastrukture, što naše Društvo svakako planira iskoristiti. Društvo je ispunilo sve svoje zacrtane ciljeve, osnažilo i utvrdilo svoju tržišnu poziciju te se dokazalo kao ozbiljan i pouzdan partner, što je temelj za ostvarivanje svih budućih poslovnih planova.



Uprava – direktor
Dragan Marčinko

PRILOZI

1. Bilanca
2. Novčani tijek
3. Analiza duga

PRILOZI

Prilog 1.

Bilanca

AKTIVA	31.12.2021.	31.12.2022.
DUGOTRAJNA IMOVINA	907.397.127	864.358.423
KRATKOTRAJNA IMOVINA	160.367.372	152.640.527
OBRAČUNATI PRIHODI	8.338.395	2.450.420
UKUPNO AKTIVA	1.076.102.894	1.019.449.370
PASIVA	31.12.2021.	31.12.2022.
KAPITAL I REZERVE	-10.584.434	898.899.383
TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	171.758.000	171.758.000
KAPITALNE REZERVE	1.609.090	912.836.177
REZERVE IZ DOBITI	2.881.474	2.881.474
REVALORIZACIJSKE REZERVE	6.908.254	18.030.769
ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK	-72.604.952	-123.394.265
DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE	-121.136.300	-83.212.772
DUGOROČNE OBVEZE	517.140.959	35.361.384
KRATKOROČNE OBVEZE	553.749.942	78.561.534
RAZDOBLJA	15.796.427	6.627.069
UKUPNO PASIVA	1.076.102.894	1.019.449.370

Prilog 2.

Novčani tijek

Novčani tijek	2021.	2022.
Neto novčani tokovi iz poslovnih aktivnosti	60.478.435	-499.188.410
Neto novčani tokovi iz investicijskih aktivnosti	-45.617.800	-21.665.838
Primici od kredita	24.292.905	0
Nagodba sa RH	0	981.574.074
Otplata kredita	-41.434.623	-457.345.866
Otplata po najmovima	-679.215	-751.601
Neto novčani tokovi iz financijskih aktivnosti	-17.820.933	523.476.607
UKUPNO NETO NOVČANI TIJEK	-2.960.298	2.622.359
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	11.410.923	8.450.625
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	8.450.625	11.072.984

Prilog 3.

Analiza duga

Dugoročne obveze	31.12.2021.	31.12.2022.
- obveze prema bankama	363.909.701	0
- obveze prema PU (Upravni ugovor)	66.003.387	0
- odgođena porezna obveza	2.598.058	3.957.974
- financijski leasing	980.487	314.393
- operativni leasing	813.420	665.118
ostale dugoročne obveze		191.836
UKUPNO	434.305.053	5.129.321

Kratkoročne obveze	31.12.2021.	31.12.2022.
- obveze prema dobavljačima	338.338.030	54.002.558
- obveze prema bankama	42.407.520	0
- obveze za zajmove	52.983.410	6.280.115
- ostale obveze	64.429.555	956.949
- obveze prema zaposlenima	8.844.713	9.133.833
- obveze prema PU (Upravni ugovor)	31.707.252	0
- obveze za poreze doprinose i sl.	10.600.718	6.102.440
- operativni leasing	615.962	408.548
- obveze za predujmove	3.822.782	1.677.091
UKUPNO	553.749.941	78.561.534