



HŽ CARGO

POSLOVNO IZVJEŠĆE ZA 2024. GODINU



Travanj 2025.

Sadržaj

HŽ CARGO U KRATKIM CRTAMA 3

UVOD 8

EKOLOŠKA PREDNOST ŽELJEZNICE 9

INFRASTRUKTURNA MREŽA 10

TRŽIŠTE PRIJEVOZA ROBE ŽELJEZNICOM 15

PRODAJA..... 17

LJUDSKI POTENCIJALI 19

SIGURNOST, KONTROLA I ZAŠTITA 23

TEHNOLOGIJA 26

INFORMACIJSKA I KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA (IKT) 30

FINANCIJSKI OKVIR..... 31

IZLOŽENOST RIZICIMA..... 35

NAŠI DIONICI 37

ZAVRŠNA RIJEČ 38

PRILOZI 40

HŽ Cargo u kratkim crtama

Kao nacionalni operater i vodeći željeznički teretni prijevoznik u Hrvatskoj i regiji, HŽ Cargo pruža uslugu prijevoza tereta u domaćem i međunarodnom željezničkom prometu, kao i uslugu vuče vlakova. Republika Hrvatska je osnivač i jedini član Društva koje samostalno posluje od 1. siječnja 2007. godine nakon podjele društva HŽ Hrvatske željeznice.

Osnovna djelatnost – prijevoz robe

- konvencionalni prijevoz
- intermodalni prijevoz

Ostale usluge

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

Upravljanje

Republika Hrvatska jedini je član trgovačkoga 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 2024. godini tu je funkciju obnašao ministar Oleg Butković. Tijekom 2024. godine održano je ukupno pet sjednica Skupštine.

Nadzorni odbor

Nadzorni odbor sastoji se od tri člana izabrana na razdoblje od četiri godine, od kojih dva člana bira Skupština, a jednog imenuje Radničko vijeće sukladno čl. 166. Zakona o radu. Nadzorni odbor dužan je svake godine Skupštini podnijeti izvješće o svom radu za proteklu godinu. Na dan 31. prosinca 2024. godine članovi Nadzornog odbora bili su:

- Damir Sesvečan, predsjednik,
- Kristina Horvat, članica,
- Nenad Mrgan, član, predstavnik radnika.

U 2024. godini održano je pet sjednica Nadzornog odbora, i to četiri redovne i jedna izvanredna.

Revizorski odbor

Revizorski odbor imenuju članovi Nadzornog odbora sukladno Zakonu o reviziji na razdoblje od četiri godine. Revizorski odbor podnosi Nadzornom odboru tromjesečna izvješća o svom radu. Na dan 31.12.2024. članovi Revizorskog odbora bili su:

- Ivan Pelivanski, predsjednik,
- Branka Horvat, zamjenica predsjednika,
- Danijela Čolak, članica.

U 2024. godini održano je ukupno pet sjednica Revizorskog odbora i to četiri redovne te jedna izvanredna.

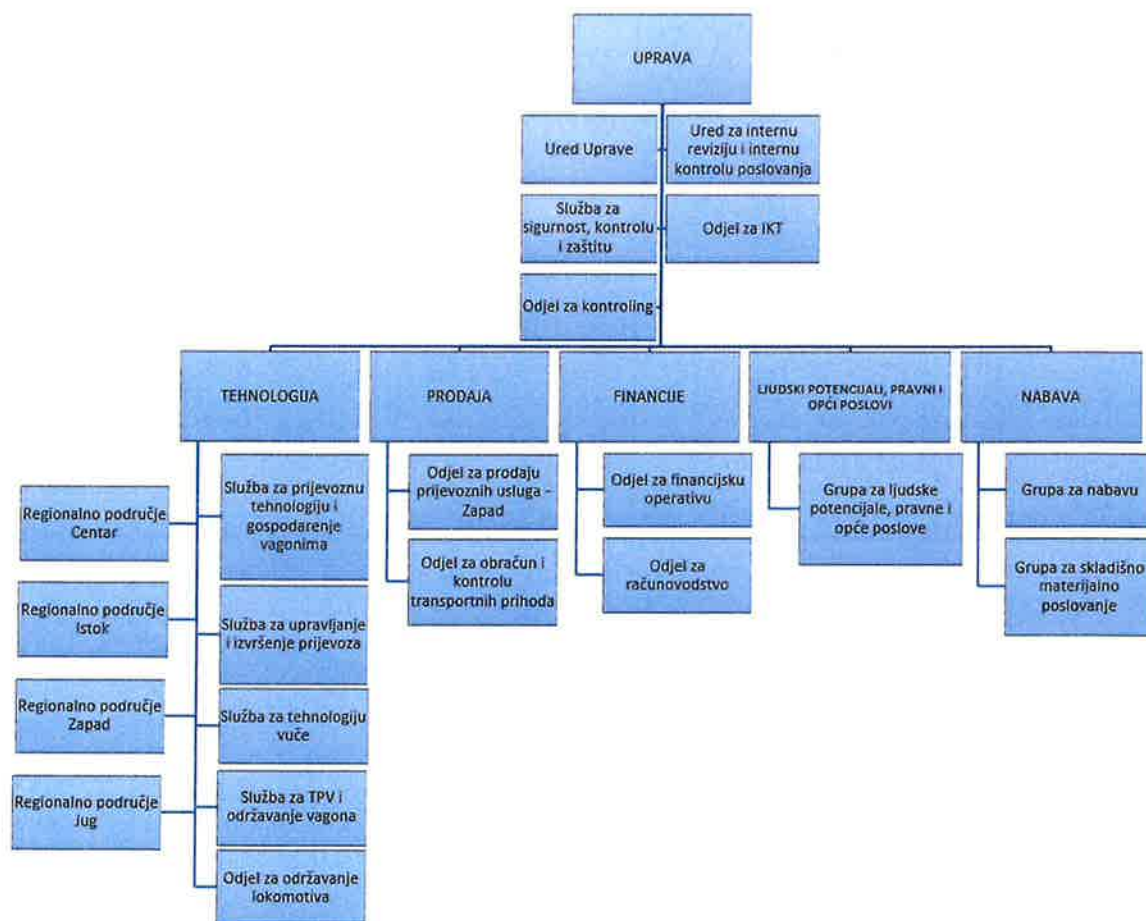
Uprava

Članove Uprave imenuje Skupština Društva na vremensko razdoblje od četiri godine. Na čelu Uprave nalazi se Dragan Marčinko čiji je prvi mandat istekao 18. siječnja 2025. godine. Nakon toga povjeren mu je novi mandat na četiri godine (od 23. siječnja 2025. do 22. siječnja 2029. godine).

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 Hrvatske (Regionalno područje Zapad – sjedište Rijeka, Regionalno područje Centar – sjedište Zagreb, Regionalno područje Istok – sjedište Vinkovci i Regionalno područje Jug – sjedište Solin).

Organigram HŽ Carga



Uprava Društva upravlja cjelokupnim poslovanjem i vodi poslove u skladu sa Zakonom o trgovačkim društvima, Izjavom o osnivanju Društva, Poslovníkom o radu Uprave i ostalim relevantnim zakonima i aktima Društva.

Predstavnici radnika

Sindikati

HŽ Cargo kao poslodavac surađuje sa sindikatima na svim područjima zaštite interesa i ostvarivanja prava radnika, a u Društvu trenutačno djeluju četiri sindikata. HŽ Cargo podržava stratešku ulogu sindikata te se zalaže za socijalni dijalog i kolektivno pregovaranje na temelju kojeg je i nastao Kolektivni ugovor kojim su osigurana brojna materijalna prava radnika. Tijekom 2024. godine na snazi je bio Kolektivni ugovor koji je potpisan 30. listopada 2019. godine na rok od četiri godine, a u studenom 2024. počeli su kolektivni pregovori o novom Kolektivnom ugovoru. Temeljem rješenja Povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti, Sindikat strojovođa Hrvatske reprezentativan je za kolektivno pregovaranje o sklapanju novog Kolektivnog ugovora. S ciljem sinergije i uspješne suradnje u travnju 2024. godine održan je okrugli stol pod nazivom „Izazovi za budućnost“ na kojem je Uprava Društva prezentirala stanje na tržištu i u Društvu te su razmatrane daljnje opcije razvoja Društva.

Radničko vijeće

Svi radnici neizravno su uključeni u postupak donošenja odluka važnih za njihov položaj kod poslodavca putem predstavnika izabranih u tijela Radničkih vijeća. Sukladno čl. 150. i 151. Zakona o radu, poslodavac je dužan prilikom donošenja svake važne odluke za položaj radnika provesti postupak savjetovanja s predstavnicima radnika okupljenih u Radničkom vijeću po organizacijskim jedinicama i Glavnom radničkom vijeću. Sukladno čl. 149. Zakona o radu, poslodavac svaka tri mjeseca izvještava Radničko vijeće o rezultatima poslovanja, organizaciji rada, očekivanom razvoju poslovnih aktivnosti i njihovom utjecaju na gospodarski i socijalni položaj radnika, kretanju i promjenama plaća, opsegu i razlozima uvođenja prekovremenog rada te svim ostalim bitnim pitanjima.

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 vlasništvu HŽ Carga

OV - Održavanje vagona d.o.o.

OV - Održavanje vagona d.o.o. je u stopostotnom vlasništvu HŽ Carga d.o.o., a osnovna djelatnost društva je održavanje teretnih i putničkih vagona, vagona za posebne namjene te manevarskih lokomotiva. Društvo ima radionice na jedanaest lokacija diljem Hrvatske, odnosno na svim važnijim točkama željezničke mreže. Osim HŽ Carga, OV 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.

Cargo Rail Europe Transport d.o.o.

U 2024. godini osnovano je društvo Cargo Rail Europe Transport d.o.o. (CRET) sa sjedištem u Zagrebu. CRET su osnovali društvo Railtrans International, a.s. iz Slovačke te HŽ Cargo d.o.o. kao manjinski partner. Riječ je o holding društvu koje je zamišljeno kao platforma za buduća stjecanja udjela u poduzećima u regiji.

Uvod

Poslovanje Društva u proteklih pet godina bilo je obilježeno nizom izazova koji su značajno utjecali na financijski rezultat i daljnju strategiju razvoja. Tako je, na primjer, u 2023. godini prvi put nakon liberalizacije tržišta zabilježen ukupan pad tržišta prijevoza željeznicom. Radi svih razloga koji direktno utječu na poslovanje jasno smo naveli u Poslovnom planu za 2024. godinu da je pred nama još jedno vrlo neizvjesno i zahtjevno razdoblje.

Rezultati poslovanja po kvartalima jasno pokazuju značaj i brzinu promjena koje su se događale na tržištu. HŽ Cargo je tako u prvom tromjesečju ostvario rekordne rezultate u količinama prevezene robe, dok su već u drugom kvartalu zatvori pruga umanjili stope rasta. Međutim, poslovanje Društva u prvih šest mjeseci i dalje je pokazivalo bolje rezultate i imalo pozitivne trendove. U trećem kvartalu količine su počele padati i bila je primjetna stagnacija tržišta, ali HŽ Cargo je usprkos svemu i dalje bilježio rast prihoda od prijevoza i prevezenih tona. No konačni slom uslijedio je u četvrtom tromjesečju kada je zabilježen pad ukupnog tržišta od 13 posto u tonama u odnosu na prethodni kvartal, odnosno 16 posto u tonama u odnosu na isto tromjesečje 2023. godine. HŽ Cargo je u isto vrijeme imao minimalan pad prijevoza te je na taj način zadržao stabilan tržišni udio.

U 2024. godini ostvareni su prihodi od prodaje u iznosu od 59,4 milijuna eura, što je na istoj razini kao i godinu ranije, a EBITDA je iznosila 8,2 milijuna eura, što predstavlja povećanje od 152 tisuća eura ili 1,9 posto. Ukupno prevezene količine roba porasle su tri posto iako se broj neprekidnih zatvora pruga samo na koridoru RH2 povećao za 20 posto, a otpremništvo Botovo bilo je u rekonstrukciji nešto manje od tri mjeseca. Društvo je i u 2024. godini nastavilo s prijevozima na pruzi M604 Oštarije – Knin- Split, odnosno na Ličkoj pruzi, iako je potražnja bila značajno smanjena. HŽ Cargo je 2024. godinu završio s dobiti, drugu godinu za redom, u iznosu od 260 tisuća eura, no ona je značajno manja u odnosu na godinu ranije. Glavni utjecaj na smanjenje dobiti imali su značajan pad prihoda u četvrtom tromjesečju te povećani troškovi zbog zatvora pruga, zamjene kočnih umetaka na vagonima sukladno uredbi Europske komisije i nastavak održavanja prijevoza na Ličkoj pruzi koji nemaju ekonomsko opravdanje.

Broj zaposlenih u Društvu nije se značajno mijenjao tako da je Društvo na kraju godine imalo 939 zaposlenih, uz veliku fluktuaciju radi prirodnog odljeva radnika. Troškovi osoblja tijekom 2024. godine porasli su za više od 1,6 milijuna eura.

- Ostvarena dobit od 260 tisuća eura
- EBITDA 8,2 milijuna eura – rast od 1,9 posto
- HŽ Cargo zadržao stabilan tržišni udio
- Povećanje neprekidnih zatvora pruga za 20 posto

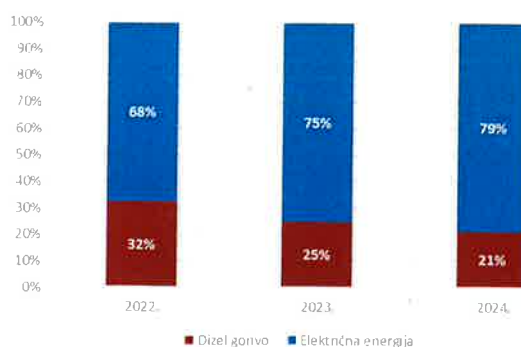
Ekološka prednost željeznice

U Hrvatskoj je tijekom proteklih nekoliko godina došlo do rasta željezničkog teretnog prijevoza. 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 posto u odnosu na baznu 1990. godinu, kao i preusmjeriti više od 50 posto cestovnog teretnog prijevoza duljeg od 300 km na željeznički i vodeni promet.



Ekološka prednost željeznice je neosporiva. Kada govorimo o elektrovuči, velikim volumenima i udaljenostima većim od 200 kilometara, kamionski prijevoz nije konkurentan željezničkom prijevozu. Čak i kada je u pitanju dizelska vuča, prijevoz tereta željeznicom znatno je povoljniji od prijevoza kamionima. Primjerice, za prijevoz tisuću tona robe potrebna je jedna dizelska lokomotiva, dok bi u cestovnom prijevozu za to bilo potrebno približno 47 kamiona koji bi za istu udaljenost potrošili tri puta više goriva. No tu treba svakako istaknuti da u HŽ Cargu prevladava elektrovuča čiji je udio u 2024. godini iznosio 79 posto, a dizelske vuče 21 posto. Prema tome, sa svakom tonom tereta preusmjerenom sa ceste na željeznicu HŽ Cargo aktivno pridonosi zaštiti klime smanjenjem emisije CO₂ te promicanjem održivog prijevoza.

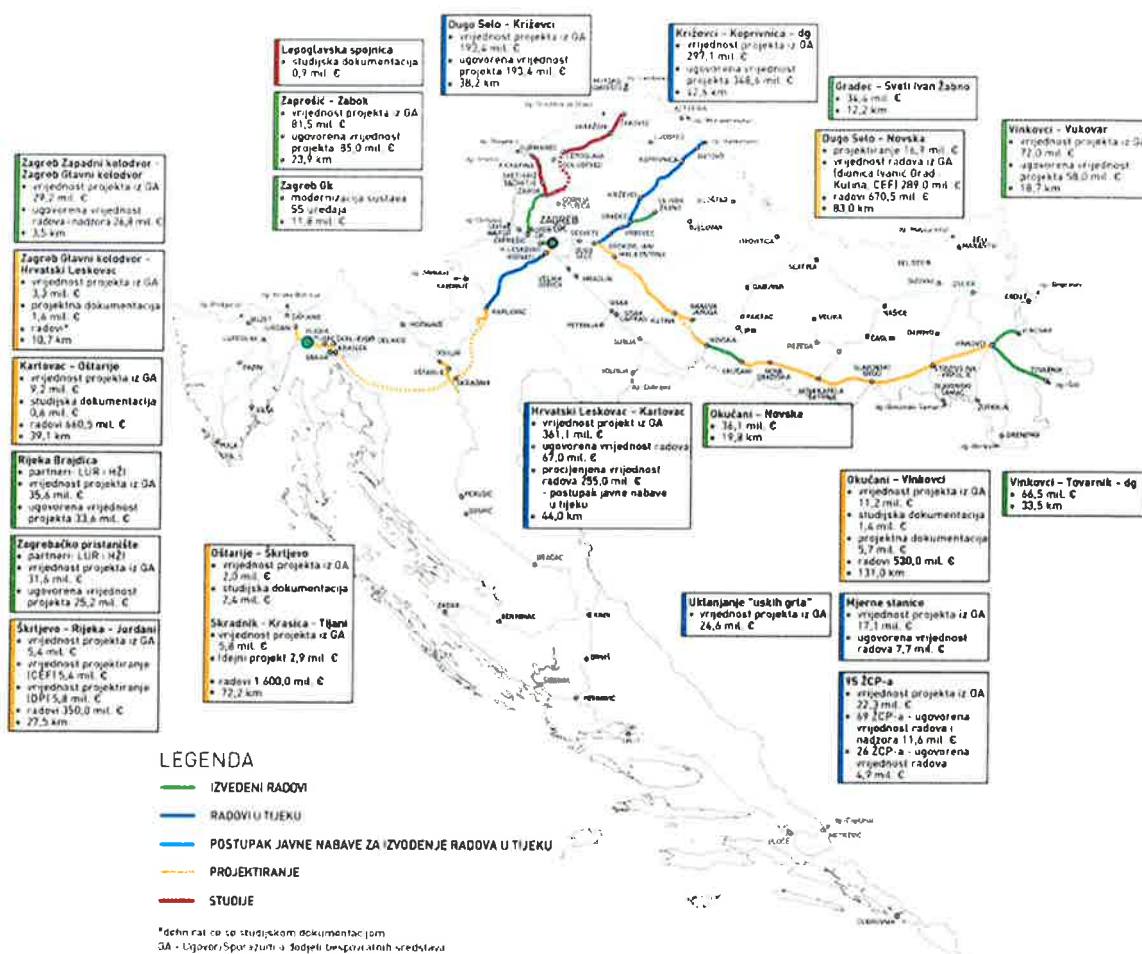
Pogonska energija za vuču vlakova



Infrastrukturna mreža

HŽ Infrastruktura d.o.o. upravlja dionicama na kojima HŽ Cargo obavlja svoju djelatnost. Ukupna duljina mreže pruga iznosi 2.617 km, a u uporabi je 2.451 km, od čega je jednokolosiječnih pruga 2.177 km ili 89 posto, a dvokolosiječnih pruga 275 km ili 11 posto. Elektrificirano je 935 km ili 38 posto pruga.

Radovi na željezničkoj mreži u RH



Željeznička infrastruktura u Hrvatskoj u vrlo je lošem stanju zbog dugogodišnjeg neodržavanja. Trenutačno je u tijeku veliki investicijski ciklus obnove pruga, što svakako pozdravljamo, ali učestali zatvori pruga stvaraju probleme HŽ Cargu u redovnom izvršenju prijevoza. Zatvori pruga uzrokuju i neiskorištavanje redovnih trasa i veće korištenje tzv. *ad hoc* trasa koje su znatno skuplje. Još prije nekoliko godina odnos redovnih i *ad hoc* trasa iznosio je oko 70:30, a u 2022. i 2023. godini 50:50. Tijekom 2024. godine **udio *ad hoc* trasa dodatno se povećao na čak 53,48 posto.** Takvo stanje u odvijanju prometa uzrokovalo je povećanje troškova prijevoza.

Zatvori pruga

U 2024. godini na izvršenje prijevoza utjecali su sljedeći zatvori:

Siječanj

- Križevci – Koprivnica, 10.01. - 31.01., osim nedjeljom i blagdanom, od 08:00 do 16:00 h
- Koprivnica – Drnje – Botovo, 02.01. - 31.01., osim nedjeljom i blagdanom, od 08:15 do 16:15 h
- Ogulin – Moravice, 02.01. - 31.01., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 14:00 h
- Deanovec – Banova Jaruga, 02.01. - 31.01., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 15:00 h

Veljača

- Križevci – Koprivnica, 01.02. - 29.02., osim nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- Koprivnica – Drnje – Botovo, 01.02. - 29.02., osim nedjeljom i 24.02., 25.02., 27.02 i 28.02., od 08:00 do 16:00 h
- Ogulin – Moravice, 01.02. - 29.02., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 14:00 h
- Deanovec – Banova Jaruga, 01.02. - 29.02., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 15:00 h

Ožujak

- Križevci - Lepavina - Mučna Reka - Koprivnica, 01.03. - 31.03., osim nedjeljom, od 08:15 do 16:15 h
- Koprivnica - Drnje - Botovo, 01.03. - 20.03., osim nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- Ogulin - Moravice, 04.03. - 29.03., osim subotom i nedjeljom, od 08:30 do 15:40 h
- **Koprivnica – Botovo, od 22.03. u 21:10 h do 29.03. u 19:00 h – NEPREKIDNO**

Travanj

- Koprivnica - Drnje - Botovo, 02.04. - 20.04., osim nedjeljom i blagdanom, od 08:00 do 16:00 h
- **Zdenčina - Karlovac, od 06.04. u 3:00 h do 07.04. u 15:00 h - NEPREKIDNO**
- **Duga Resa - Moravice, 26.04. - 29.04. - NEPREKIDNO**
- Drivenik – Plase, 02.04. - 19.04, osim subotom i nedjeljom, od 08:30 do 15:30 h
- Drivenik – Plase, 22.04. - 30.04, osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 17:00 h
- Ivanić Grad - Novoselec, 22.04. - 30.04., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- **Koprivnica - Botovo, od 22.04. u 21:10 h do 29.04. u 19:00 h - NEPREKIDNO**

Svibanj

- Križevci - Koprivnica, 02.05. - 18.05., osim nedjeljom, od 08:15 do 16:15 h
- **Križevci - Koprivnica i Koprivnica - Drnje - Botovo, 20.05. - 27.05., od 21:10 do 19:20 h - NEPREKIDNO**

- Koprivnica - Drnje - Botovo, 02.05. - 18.05., osim nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- **Duga Resa - Moravice, od 23.05. u 4:00 h do 26.05. u 4:00 h - NEPREKIDNO**
- Drvenik - Plase, 06.05 - 29.05, osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 17:00 h
- Deanovec - Novoselec, 04.05. - 08.05., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h

Lipanj

- Križevci - Koprivnica, 01.06. - 15.06., 18.06. - 19.06., 25.06. - 28.06. osim nedjeljom, od 08:15 do 16:15 h
- **Koprivnica - Drnje - Botovo, 21.06 - 28.06. od 21:10 do 19:20 - NEPREKIDNO**
- Koprivnica - Drnje - Botovo, 01.06. - 19.06., osim nedjeljom i 17.06., od 08:00 do 16:00 h
- **Zdenčina - Ogulin, od 15.06. u 00:01 do 16.06. u 16:00 h - NEPREKIDNO**
- Drivenik - Plaser, 03.06. do 19.06., osim subotom i nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- **Ogulin - Moravice, od 22.06. u 4:00 h do 23.06. u 4:00 h - NEPREKIDNO**

Srpanj

- Križevci - Koprivnica, 01.07. - 31.07., osim nedjeljom, od 08:15 do 16:15 h
- Koprivnica - Drnje - Botovo, 01.07. - 31.07., osim nedjeljom, od 08:00 do 16:00 h
- Ogulin - Moravice, 01.07. - 31.07., osim subotom i nedjeljom, od 10:05 do 15:30 h

Kolovoz

- Križevci - Koprivnica, 08.08. - 31.08., osim nedjeljom i 15.08., od 08:15 do 16:15 h
- Koprivnica - Drnje - Botovo, 03.08. - 31.08., osim nedjeljom, 06.08, 07.08. i 15.08., od 08:00 do 16:00 h
- Ogulin - Moravice, 01.08. - 31.08., osim subotom, nedjeljom i blagdanom, od 09:00 do 15:00 h
- **Križevci - Koprivnica, 02.08. - 05.08. - NEPREKIDNO**

Rujan

- **Križevci - Koprivnica i Koprivnica - Drnje - Botovo, 20.09. - 27.09., od 21:10 do 19:20 h - NEPREKIDNO**
- Križevci - Koprivnica, 02.09. - 18.09., osim nedjeljom, od 08:15 do 16:15 h
- Ogulin - Moravice, 01.09. - 30.09., osim subotom i nedjeljom, od 09:00 do 15:00 h
- **Deanovec - Kutina, 09.09. - 31.09. - NEPREKIDNO**
- zbog neprekidnog zatvora pruge Deanovec - Kutina od 22.09. do 30.09.2024. prijevoz obilaznim pravcem Novska - Sunja - Sisak- Zagreb i obrnuto

Listopad

- **Križevci – Lepavina – Koprivnica, 25.10. – 06.11. - NEPREKIDNO**
- Koprivnica – Botovo, 01.10. - 31.10., osim nedjeljom, 12.10., 24.10. i 25.10., od 8:00 do 16:00 h
- Križevci – Koprivnica, 01.10. - 19.10., osim nedjeljom i 12.10., od 08:15 do 16:15 h
- Ogulin – Moravice, 01.10. - 31.10., osim subotom i nedjeljom, od 09:00 do 15:00 h
- **Deanovec - Kutina, 09.09. - 28.10. – NEPREKIDNO**
- zbog izvanrednog događaja Riječka pruga na dionici Mrzlo Polje – Karlovac zatvorena od 09.10. u 22:38 h do 15.10. u 15 h
- zbog neprekidnog zatvora pruge Deanovec – Kutina od 22.09. do 28.10.2024. prijevoz obilaznim pravcem Novska – Sunja – Sisak- Zagreb i obrnuto

Studeni

- Koprivnica – Botovo, 25.11. - 02.12. - **NEPREKIDNO**
- Koprivnica – Botovo, 02.11. – 23.11., osim nedjeljom, 7.11., 8.11., 9.11. i 18.11.
- Križevci – Koprivnica, 11.11. - 29.11., osim nedjeljom, 18.11. i 25.11., od 08:15 do 16:15 h
- Ogulin – Moravice, 04.11. - 22.11., osim subotom i nedjeljom, od 09:00 do 15:00 h
- **Duga Resa - Ogulin, od 29.11. u 05:10 h do 01.12. u 15:00 h – NEPREKIDNO**
- Popovača – Kutina, 19.11. - 29.11., osim subotom i nedjeljom, od 07:10 do 15:00 h

Prosinac

- **Križevci - Koprivnica, 16.12. - 19.12. - NEPREKIDNO**
- Koprivnica – Botovo, 09.12. – 13.12., od 8:00 do 16:00 h
- Križevci – Koprivnica, 09.12. - 20.12., osim nedjeljom i 14.12., od 08:15 do 16:15 h
- Ogulin – Moravice, 02.12. - 20.12., osim subotom i nedjeljom, od 09:00 do 15:00 h
- **Duga Resa - Ogulin, od 16.12. u 05:00 h do 18.12. u 23:00 h - NEPREKIDNO**
- **Kutina - Popovača, od 07.12. u 7:00 h do 08.12. u 20:00 h - NEPREKIDNO**

Učestali zatvori pruga zbog infrastrukturnih radova koji se provode u sklopu velikog investicijskog ciklusa modernizacije željezničke infrastrukture u Hrvatskoj doveli su do poremećaja u prometu i velikih operativnih izazova koji će se nastaviti i u narednom razdoblju. Iako su ulaganja u infrastrukturu prijeko potrebna i mi ih pozdravljamo, mora se voditi računa o utjecaju zatvora pruga na krajnje korisnike. Ne smijemo zaboraviti da cestovni prijevoz već godinama raste, a kada kupci jednom prebace svoju robu na kamione, velika je vjerojatnost da se ti tereti više nikad neće vratiti na željeznicu.

U 2024. godini samo **na koridoru RH2 pruga je neprekidno bila zatvorena 70 dana** i to 64 dana zbog radova, a 6 dana zbog izvanrednog događaja kod Karlovca. Ako usporedimo broj zatvora s 2023. godinom, broj dana neprekidnih zatvora pruga povećan je za 30 dana, odnosno 65 posto, a broj dnevnih zatvora povećan je za 12 dana, odnosno 10 posto.

Trajanje zatvora pruga na koridoru RH2

(dani)	2023	2024	preklapanje zatvora
Neprekidni	46	76	64
Dnevni	124	136	75
	170	212	139
Izvanredni događaj	12	6	6
Ukupno	182	218	145

Najveći pad prometa zbog infrastrukturnih radova zabilježen je od 5. kolovoza do 28. listopada 2024. godine kada je bila onemogućena otprema iz kolodvora Botovo. Osim toga, kontinuirani zatvori pruga na dionici državna granica-Botovo-Dugo Selo te na dionici Dugo Selo-Novska smanjili su propusnost pruge i povećali troškove zbog korištenja obilaznih pravaca.

U listopadu 2024. godine zbog iskliznuća teretnih vagona došlo je do ozbiljne nesreće na dionici između kolodvora Mrzlo Polje i Karlovac, što je uzrokovalo šestodnevni prekid prometa prema Rijeci i Splitu i obrnuto. U listopadu 2024. godine dogodila se i katastrofalna poplava na području Jablanice u susjednoj Bosni i Hercegovini te je došlo do prekida prometa prema Luci Ploče u razdoblju od tri mjeseca.

- Povećani neprekidni zatvori pruga na koridoru RH2 za 30 dana ili 65 posto
- Otpremni kolodvor Botovo zatvoren za promet skoro tri mjeseca
- Pruga zatvorena 6 dana zbog nesreće između kolodvora Mrzlo Polje – Karlovac
- Katastrofalna poplava na području Jablanice (BiH) prekinula promet prema Pločama

Tržište prijevoza robe željeznicom

Tijekom 2024. godine u Republici Hrvatskoj prevezeno je ukupno 133,4 milijuna tona robe, što je 6,5 milijuna tona, odnosno pet posto više, u usporedbi s prethodnom godinom. NTKM prevezene robe u istom su se razdoblju smanjili za 12,9 milijardi ili 13 posto.

Što se tiče željezničkog prijevoza, u 2024. godini prevezeno je **ukupno 15,7 milijuna tona** robe, što je 600 tisuća tona više nego 2023. godine, a povećao se i broj NTKM-a i to za 148 milijuna u usporedbi s godinom ranije. Unatoč činjenici da je godina bila obilježena povećanjem radova i učestalim neprekidnim zatvorima pruga, željeznički je prijevoz u Hrvatskoj tijekom 2024. godine tako zabilježio rast od četiri posto u tonama i pet posto u NTKM u usporedbi s godinom ranije.

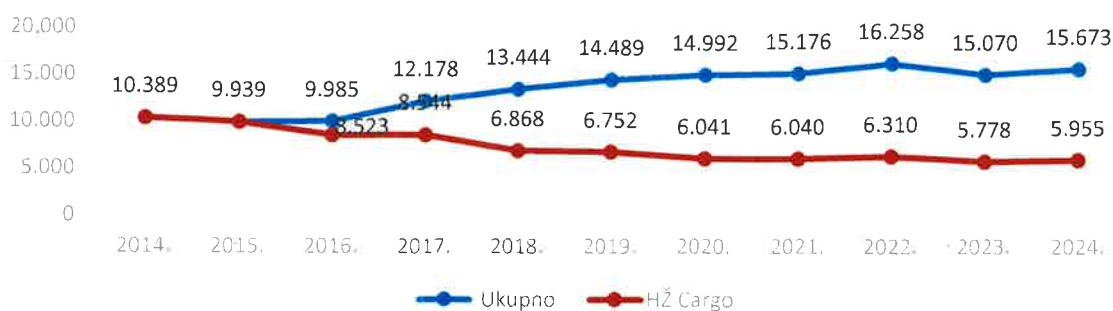
Rast je zabilježio i cestovni prijevoz kao glavni konkurent željeznice i to u iznosu od 5,7 milijuna tona ili šest posto u usporedbi s 2023. godinom.

Prijevoz robe u RH

OSTVARENI PRIJEVOZ	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	Indeks 24./23.
UKUPAN PRIJEVOZ ROBE (tis. tona)	123.287	127.794	127.824	126.905	133.431	105
Željeznički prijevoz	14.992	15.176	16.257	15.070	15.673	104
Cestovni prijevoz	80.693	84.953	86.402	88.160	93.827	106
Cjevovodni transport	9.253	9.158	9.225	9.686	8.978	93
Pomorski i obalni prijevoz	17.400	17.809	15.355	13.623	14.559	107
Prijevoz unutrašnjim vodnim putovima	948	697	583	364	392	108
Zračni prijevoz	1	1	2	2	2	100
UKUPNO - TONSKI KILOMETRI (mil.)	110.942	114.707	105.465	99.343	86.421	87
Željeznički prijevoz	3.279	3.172	3.529	3.145	3.293	105
Cestovni prijevoz	12.254	13.629	13.659	14.329	14.325	100
Cjevovodni transport	1.914	2.164	2.250	2.377	2.107	89
Pomorski i obalni prijevoz	93.437	95.707	85.989	79.474	66.681	84
Prijevoz unutrašnjim vodnim putovima	57	34	37	17	13	76
Zračni prijevoz	1	1	1	1	2	200

Izvor: DZS, Priopćenje TRAN-2024-1-1/4, od 14.02.2024.

Željeznički prijevoz robe u RH u tonama (tis. tona)



Ukupno tržište u RH

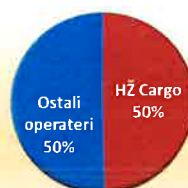
	Q1 2023.	Q2 2023.	Q3 2023.	Q4 2023.	I-XII 2023.	Q1 2024.	Q2 2024.	Q3 2024.	Q4 2024.	I-XII 2024.	24/23
Tone	3.548	3.843	3.756	3.923	15.070	4.542	4.048	3.784	3.299	15.673	4,0%
NTKM	762	786	792	805	3.145	829	839	828	797	3.293	4,7%
Kretanje prevezenih tona 2024./2023.						28,0%	5,3%	0,7%	-15,9%		
Kretanje ostvarenih NTKM 2024./2023.						8,8%	6,7%	4,5%	-1,0%		

Od 2016. godine na liberalizirano tržište željezničkog teretnog prijevoza ozbiljnije se uključuju i ostali operatori te im od tada udio na tržištu neprestano raste. U Republici Hrvatskoj je u 2024. godini djelovalo 19 teretnih željezničkih prijevoznika, od kojih je 13 bilo aktivno i obavljalo usluge prijevoza, a 6 ih je bilo neaktivno. HŽ Cargo je u 2024. godini uspio zadržati svoj tržišni udio u tonama od 38 posto, dok je udio u NTKM iznosio 50 posto, odnosno dva posto manje nego 2023. godine (osnovni razlog je smanjenje prijevoza na Ličkoj pruzi).

Udio u tonama



Udio u NTKM



Prodaja

HŽ Cargo je u 2024. godini prevezao 5,95 milijuna tona robe, što je 200 tisuća tona, odnosno tri posto više nego 2023. godine. Prihodi su porasli za šest posto, dok su NTKM ostali na istoj razini kao u 2023. godini. Kada se usporedi ostvareni rezultat s planiranim, ukupan broj prevezenih tona bio je jedan posto manji od planiranog, dok su prihodi četiri posto manji nego što je bilo predviđeno za 2024. godinu. Gledajući prijevoz po vrstama roba, rast u odnosu na 2023. godinu ostvaren je kod prijevoza derivata, žitarica i kontejnera.

Razlozi koji su utjecali na smanjenu realizaciju u odnosu na plan prodaje su:

- povećan broj dana neprekidnih zatvora pruga na koridoru RH2 za 65 posto,
- nemogućnost izvršenja prijevoza putem alternativnog pravca u količinama koje je najavila HŽ Infrastruktura,
- zatvaranje otpremnog kolodvora u Botovu i prebacivanje na alternativni kolodvor Bregi koji ima manji kapacitet, zbog čega je prevezeno 35 posto manje kamena,
- veliki zaostatak u listopadu zbog nesreće uzrokovane iskliznućem vlaka između kolodvora Mrzlo Polje i Karlovac, što je uzrokovalo prekid prometa prema Rijeci na šest dana,
- visok rizik preuzimanja poslova/vlakova sa žitaricama i neadekvatnim pritvrdnim kočnicama zbog neispunjenja uvjeta kočenosti vlaka.

Lička pruga

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



Dizelska lokomotiva 2062

Najveći dio prijevoza na Ličkoj pruzi (Ogulin → Zadar – Šibenik – Split) obavlja HŽ Cargo uz još jednog prijevoznika koji prometuje na dionici Ogulin- Gospić. Ta pruga je tehnološki iznimno zahtjevna zbog konfiguracije terena i činjenice da nije elektrificirana.

Za te prijevoze potrebno je 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, bili smo primorani provesti optimizaciju poslovanja. Ona se odnosila na usuglašavanje planova i cijena s kupcima, efikasno korištenje voznog parka (lokomotiva i vagona), smanjenje troškova radnika kroz promjenu procesa rada te u konačnici ugovaranje prijevoza po tržišnim uvjetima kako bi se osiguralo održivo poslovanje.

Zbog visokih cijena kupci preusmjeravaju svoju robu na kamione, a prijevozi na Ličkoj pruzi se iz godine u godinu smanjuju. Na toj se dionici nekoć prevozilo preko 800 tisuća tona tereta godišnje, dok je u 2024. godini taj iznos pao na nešto više od 200 tisuća tona.

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

2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
683.516	662.110	815.085	595.591	621.414	295.832	205.605

Željeznica kao ekološki prihvatljiv način prijevoza tereta može i mora povećati konkurentnost luka u Dalmaciji, što je strateški i vitalni interes Republike Hrvatske. Lička je pruga jedina željeznička veza između luka u Dalmaciji i ostatka Hrvatske te o njoj ovise brojni gospodarski subjekti poput Žitnog terminala, Petrokemije, Cemexa, INA-e ili CIOS-a. Kako bi se povećala konkurentnost luka u Dalmaciji, što je od strateškog interesa za Hrvatsku, bitno je Ličku prugu učiniti atraktivnijom te uz određene subvencije korisnicima omogućiti vraćanje prijevoza tereta s ceste na željeznicu. Sukladno uputi Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, HŽ Cargo nastavio je održavati prijevoz na pruzi M604 Oštarije-Knin-Split jer je u izradi program subvencioniranja čija implementacija je planirana za početak 2026. godine.

Ljudski potencijali

Kretanje broja radnika

Kao i mnoge druge tvrtke u Hrvatskoj, i HŽ Cargo se u protekle dvije-tri godine susreće s problemom povećane fluktuacije i otežanim pronalaskom izvršnih radnika, prije svega manevrista. Jedan od naših ključnih ciljeva u proteklom razdoblju bila je prilagodba organizacijske strukture i broja radnika zahtjevima tržišta, a ta se praksa nastavila i u 2024. godini.

Na dan 31.12.2024. godine HŽ Cargo imao je ukupno 939 zaposlenih, a od toga je 919 radnika bilo zaposleno na neodređeno (97,87%) i 20 na određeno vrijeme (2,13%). Usporedimo li ukupan broj zaposlenih krajem prošle godine s istim razdobljem 2023. godine, kada je bilo 946 radnika, može se vidjeti da se ukupan broj radnika smanjio za 7. I dok se broj radnika tek neznatno smanjio, troškovi radnika su se istovremeno tijekom 2024. godine u usporedbi s prethodnom godinom povećali **za više od 1,6 milijuna eura ili 6,4 posto**.

Broj radnika 2020. – 2024.

HŽ Cargo	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Broj radnika na početku razdoblja	1469	1304	1133	1063	946
Otišli	184	197	125	175	84
Novozaposleni	19	26	55	54	77
Broj radnika na kraju razdoblja	1304	1133	1063	946	939
Od toga u Željezničkom fondu	33	20	9	7	6

Tijekom prošle godine zaposleno je ukupno 77 radnika, a od toga 15 na određeno vrijeme i to na sljedećim radnim mjestima: četiri manevrista, tri pomoćna radnika na željeznici, tri strojovođe, dvije vlakovođe, jedan pregledač vagona, jedan pripravnik za izvršenje prijevoza i jedan pripravnik u prodaji. Osim toga, odrađeno je i 76 osposobljavanja, od čega 18 za pregledača vagona, 29 za vlakovođu, 18 za manevrista te 1 za radno mjesto skretničar – manevrist.

Plan zapošljavanja u 2024. godini

	Planirano	Ostvareno
Novozaposleni radnici	80	77
Pripravnici	20	10
Radnici s iskustvom	60	67

Društvo su istovremeno napustila 84 radnika, a razlozi prestanka radnog odnosa su otkazi ugovora o radu (73), izlazak iz Željezničkog fonda (5), istek ugovora na određeno vrijeme (2) i smrt radnika (4).

Obrazovna, dobna i spolna struktura radnika

Kad je riječ o obrazovnoj strukturi radnika, najveći broj njih, odnosno 754, ima završenu srednju stručnu spremu, a slijede polukvalificirani i niže kvalificirani radnici te radnici s nižom stručnom spremom kojih ima 77.

Prikaz stručnih sprema radnika na dan 31.12.2024.

Stručna sprema	VSS	VŠS	SSS	PKV/NKV/NSS
Broj radnika	66	42	754	77

Na dan 31.12.2024. godine najveći broj radnika, odnosno njih 371 ili **39,5 posto**, pripadao je **dobnoj skupini preko 55 godina**. Dio zaposlenih ima i takozvani beneficirani radni staž, zbog čega stječu pravo za odlazak u mirovinu uz smanjenje dobne granice. Shodno tomu, došlo je do povećanog broja odlazaka radnika u mirovinu. S obzirom na starosnu i obrazovnu strukturu zaposlenih, vidljivo je da je nužno zapošljavanje mladih i obrazovanih kadrova.

Broj zaposlenih prema starosti

Do 19 godina	20-24 godine	25-34 godine	35-44 godine	45-54 godina	55-64 godine	65-67 godina	Ukupno
10	49	87	183	239	367	4	939

Što se tiče spolne strukture zaposlenih, na dan 31.12.2024. godine 835 radnika bilo je muškog, a 104 ženskog spola.

Broj zaposlenih prema spolu

Spol	Broj
Žene	104
Muškarci	835
Ukupno	939

Ulaganje u radnike

Svjesni smo činjenice da je povećanje plaća i materijalnih uvjeta rada najbolji odgovor na inflaciju i povećanu fluktuaciju radnika. Naš je prioritet osigurati radnicima financijsku stabilnost, a time i dugoročno uspješno poslovanje tvrtke. Zadovoljni radnici pretpostavka su za dodatna povećanja produktivnosti i profitabilnosti te su ključ kvalitete usluge i zadovoljstva radnika.

Prava i primanja svih radnika HŽ Carga definirana su Kolektivnim ugovorom. Temeljem 11. Aneksa Kolektivnom ugovoru odlučeno je da se cijene sata rada uvećavaju u odnosu na prosinac 2023. godine za dva posto od 1. siječnja 2024. te za dodatnih dva posto od 1. srpnja 2024. godine.

Dana 14. studenog 2024. godine otvoreni su kolektivni pregovori radi sklapanja novog Kolektivnog ugovora s ciljem povećanja materijalnih prava radnika i osiguranja socijalnog mira. Kolektivni ugovor sklapa se na određeno vrijeme u trajanju od četiri godine, čime se omogućava Upravi Društva nastavak započetih aktivnosti na unaprjeđenju poslovnih procesa, povećanju unutarnje učinkovitosti i podizanju kvalitete usluga korisnicima prijevoza.

Postupci savjetovanja radnika provode se na način da su svi radnici neizravno uključeni u donošenje odluka važnih za njihov položaj kod poslodavca preko predstavnika izabranih u Radničko vijeće na razini poslodavca. Prema članku 150. i 151. Zakona o radu, poslodavac je prilikom donošenja svake važne odluke za položaj radnika obvezan provesti postupak savjetovanja s predstavnicima radnika okupljenim u Radničkom vijeću na razini poslodavca.

Ljudska prava i borba protiv korupcije (antikorupcijski plan)

Svjestan ozbiljnosti problema korupcije, HŽ Cargo u potpunosti podržava antikorupcijsku politiku Vlade Republike Hrvatske u nastojanju da iskorijeni korupciju iz društva. Pravila za borbu protiv korupcije u HŽ Cargu propisana su Etičkim kodeksom koji su radnici Društva dužni poštovati u svom poslovanju i svakodnevnim aktivnostima. Glavni elementi i mjere borbe protiv korupcije na razini Društva su:

- obveza poštivanja pravne procedure, načela i ograničenja, što podrazumijeva poštivanje i provedbu važećeg zakonodavstva u RH (načelo vladavine prava),
- obveza usuglašavanja poslovne politike s najboljom praksom potrebnom za učinkovito suzbijanje korupcije u Društvu (načelo dobre prakse),
- preuzimanje pune odgovornosti od strane rukovodeće strukture u kreiranju poslovne politike i njezine učinkovite provedbe (načelo odgovornosti),
- obveza donošenja i provedbe mjera sustavnog otklanjanja uzroka korupcije, uključujući i otklanjanje svih nedostataka koji joj pogoduju (načelo prevencije),
- postizanje stalnog napretka u kreiranju i provedbi mjera za sprječavanje korupcije (načelo učinkovitosti),
- obveza zajedničkog djelovanja u provođenju antikorupcijske politike (načelo suradnje),
- obveza osiguranja transparentnosti u donošenju odluka i omogućavanje pristupa informacijama u skladu sa Zakonom o pravu na pristup informacijama (načelo transparentnosti),

- obveza unapređenja suradnje s civilnim društvom (načelo suradnje s civilnim društvom),
- dosljedno i redovito nadziranje provedbe poslovnih aktivnosti, procjenu rizika korupcije i poduzimanje odgovarajućih mjera (načelo “samoprocjene”).

Za provedbu i praćenje Etičkog kodeksa zadužen je povjerenik za etiku. Radnici i korisnici usluga Društva mogu povjereniku za etiku podnijeti prijavu ili pritužbu na ponašanje radnika za koje smatraju da je protivno odredbama Etičkog kodeksa, kao i na svaku sumnju na nepravilnost, prijavu ili korupciju.

Sigurnost, kontrola i zaštita

Sigurnost

S ciljem što veće sigurnosti prometa, prijevoza robe i radnika, Služba za sigurnost, kontrolu i zaštitu je tijekom 2024. godine obavila ukupno 302 interne kontrole. Najveći broj kontrola, odnosno njih 127, odnosio se na kontrole vlakova, a na drugom su mjestu redovite kontrole primjene prometno-transportnih propisa, tehničkih propisa, propisa vuče i izvanrednih događaja kojih je obavljeno ukupno 91.

Obavljene kontrole	Broj kontrola
Redovita kontrola primjene prometno-transportnih propisa, tehničkih propisa, propisa vuče i izvanrednih događaja	91
Kontrola Plana zaštite od požara	19
Alkotest kontrole	19
Kontrola vlaka	127
Kontrola poučavanja	16
Izvanredne kontrole	5
Druge kontrole	25
UKUPNO	302

Nakon analize obavljenih kontrola prepoznati su svi glavni nedostaci i uzroci koji dovode do odstupanja u radnom procesu, a u skladu s tim poduzimale su se i potrebne preventivne aktivnosti. Na osnovu svega navedenoga, može se zaključiti da se obavljanje radnih zadaća djelatnika izvršne službe, kao i neposrednih rukovoditelja HŽ Carga, provodi na razini potrebnoj za osiguravanje sigurnog tijeka prometa.

Osim toga, Služba za sigurnost, kontrolu i zaštitu je i tijekom 2024. godine nastavila svoj program usavršavanja radnika putem seminara i predavanja Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Agencije za sigurnost željezničkog prometa iz područja novih tehnologija, prometa, održavanja vučnih i vučenih vozila. Radnici su dodatno educirani i na temu osnovnih andragoških znanja, zaštite na radu, zaštite od požara i zaštite okoliša, a sve u cilju osposobljavanja i podizanja razine odgovornosti radnika te poboljšanja učinkovitosti sustava upravljanja sigurnošću.

HŽ Cargo kontinuirano provodi mjere i aktivnosti s ciljem postizanja i unaprjeđenja razine sigurnosti željezničkog prometa koje su propisane uredbama, direktivama, zakonima, podzakonskim aktima, pravilnicima i uputama. Nesreće u željezničkom prometu nastaju zbog tehničkih nedostataka na infrastrukturnim podsustavima i vučnim i vučenim vozilima te ljudskih čimbenika. Usavršavanje u tehničkom smislu rezultiralo je smanjenjem broja nesreća uzrokovanih tehničkim čimbenikom, no i dalje je potrebno ulaganje u tom smjeru. Istovremeno se smanjio i broj pogrešaka uzrokovanih ljudskim faktorom.

Tijekom 2024. godine zabilježeno je ukupno 106 izvanrednih događaja u kojima je izravno ili neizravno sudjelovao HŽ Cargo, što predstavlja blagi pad u usporedbi s 2023. godinom. Najveći dio izvanrednih događaja, odnosno njih 87, odnosio se na incidente koji su povezani s odvijanjem željezničkog prometa poput proklizavanja vlaka, kvara zračne kočnice na vlaku tijekom vožnje, puknuća tračnica, deformacije kolosijeka, oštećenja infrastrukturnih podsustava, loma polubranika ili oštećenja nastalih prilikom naleta divljih životinja. U 2024. godini zabilježeno je 17 nesreća, što predstavlja pad od 30 posto u usporedbi s prethodnom godinom. Najveći broj nesreća u 2024. godini uzrokovan je nesmotrenim ili zlonamjernim djelovanjem korisnika željezničko-cestovnih prijelaza, vremenskim nepogodama i tehničkim nedostacima na vučnim i vučenim sredstvima, dok su se tehnički nedostaci na infrastrukturnim podsustavima smanjili.

Zaštita na radu

Tijekom 2024. godine zabilježeno je ukupno jedanaest ozljeda na radu koje spadaju u skupinu lakših ozljeda. Jedna ozljeda na radu dogodila se prilikom dolaska na posao (prometna nesreća), pet ozljeda prilikom silaska radnika s lokomotive i vagona, a pet ozljeda uzrokovano je iznenadnim šokom i stresom kod nesretnih slučajeva na pruzi. U 2023. godini bilo je ukupno osam ozljeda na radu, od kojih je njih šest nastalo prilikom obavljanja redovnih radnih zadataka manevrista, strojovođa i pregledača vagona, a dvije ozljede na radu dogodile su se prilikom dolaska i odlaska s posla. Dakle, broj ozljeda na radu tijekom 2024. godine u usporedbi s godinom ranije povećao se za 3, a glavni uzrok povećanja su šok ili stres nakon izvanrednog događaja.

Prosjek broja ozljeda na radu u rasponu od pet godina iznosi 13,4 godišnje, a prosjek broja dana izgubljenih zbog ozljeda na radu u proteklih pet godina je 723.

Broj ozljeda na radu

	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Broj ozljeda na radu	22	14	12	8	11
Prijavljena oboljenja na profesionalnoj osnovi	0	0	0	0	0

Neprestano ulažemo u unaprjeđenje zdravlja i sigurnosti svojih radnika. Statistički podaci pokazuju da je stopa ozlijeđenih radnika tijekom 2024. godine bila niska, a cilj nam je postići još nižu stopu poduzimanjem mjera opreza na svim područjima rada, edukacijama i stalnim praćenjem novosti vezanih za sigurnost na radnome 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.

Zaštita od požara i zaštita okoliša

Kao društveno odgovorno poduzeće, HŽ Cargo je i tijekom protekle godine veliki značaj pridavao i aktivnostima na području zaštite od požara i zaštite okoliša. Mjere za zaštitu od požara temelje se na Zakonu o zaštiti od požara (NN 92/10, 114/22) i drugim važećim pravilnicima i propisima. Početkom prošle godine usvojen je i Plan i program posebnih mjera zaštite od požara u HŽ Cargu d.o.o. za 2024. godinu prema kojem su se provodile kontinuirane preventivne mjere zaštite od požara, a koje se tiču ispravnosti svih sklopova i uređaja koji mogu uzrokovati bilo kakva iskrenja te ispravnosti protupožarnih sredstava kod vučnih i vučenih vozila u prometu. HŽ Cargo kontinuirano provjerava kočne sustave na teretnim vagonima u skladu s odredbama važećih propisa u cilju osiguranja sigurnosti prometa teretnih vlakova. Pojačano su se pratili i kočni umetci u eksploataciji vagona u razdoblju provedbe pojačanih mjera zaštite od požara u protupožarnoj sezoni.

Aktivnosti iz domene zaštite okoliša temeljile su se na provođenju obveza, mjera, ustroja i vođenja dokumentacije koji su propisani krovnim zakonima i pripadajućim podzakonskim aktima (pravilnicima i uredbama). Za 2024. godinu sav otpad uveden je u Registar onečišćenja okoliša.

Tehnologija

Lokomotive

Na dan 31.12.2024. godine u vlasništvu Društva imali smo ukupno 123 lokomotive. Od ukupnog broja samo 63 lokomotive su radno aktivne, dok je 17 neaktivno. HŽ Cargo u najmu ima i šest lokomotiva Siemens Vectron 6193 i jednu lokomotivu 1141 podserije 300.

Brojčano stanje lokomotiva

	Radno aktivne	Aktivne	Neaktivne	Ukupno
1 061	0	0	4	4
1 141	25	41	0	41
Električne lokomotive	25	41	4	45
2 041	9	10	2	12
2 062	14	29	5	34
2 063	2	3	1	4
Dizelske vozne lokomotive	25	42	8	50
2 132	13	23	5	28
Dizelske manevarske lokomotive	13	23	5	28
Ukupno	63	106	17	123

S obzirom na povećanu potrebu za raspoloživim voznim električnim lokomotivama, HŽ Cargo uputio je dodatno jednu električnu lokomotivu 1141 podserije 000 na investicijski popravak i modernizaciju u Končar – električna vozila d.d. u sklopu kojeg se provodi pretvorba diodnih lokomotiva u tiristorske te se ugrađuje i elektrodinamička kočnica.

Zbog potrebe za novim i modernijim višesustavnim lokomotivama s kojima možemo odgovoriti na zahtjeve tržišta, odnosno prevesti veću količinu tereta s manjim brojem vlakova i lokomotiva, HŽ Cargo još od rujna 2020. godine uzima u najam lokomotive serije 6193 Siemens Vectron. Te su se lokomotive pokazale pouzdanima i bez njih nije moguće biti konkurentan na tržištu koje zahtijeva sve veći broj teških vlakova. Do kraja 2024. godine HŽ Cargo imao je u najmu šest takvih lokomotiva.

U svrhu boljeg upravljanja voznim parkom, sve lokomotive HŽ Carga opremljene su GPS uređajima. Putem točne GPS pozicije kupac ima uvid u trenutno prometovanje svojih vlakova i tereta na željezničkoj mreži, a omogućen mu je i uvid u sastav vlaka i digitalni teretni list, izvršenje ugovora i arhivu prethodnih prijevoza.

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



Lokomotiva Siemens Vectron

Većina lokomotiva serije 1141 ne posjeduje elektrodinamičku kočnicu, što otežava vožnju vlakova, a to će osobito biti naglašeno kod vagona s LL kočnim umetcima, čije je uvođenje u naš vagonski park obvezno do kraja 2024. godine.



Modernizirana lokomotiva serije 1141

Prosječna starost svih lokomotiva je 46 godina pa troškovi njihovog održavanja i pogonske energije imaju velik udio u ukupnim troškovima. Zbog svoje starosti i slabijih tehničkih karakteristika, lokomotive su nepouzdana i često se kvare, što stvara dodatan problem u poslovanju te kvalitetnom i pravovremenom izvršenju prijevoza. Za sve lokomotive koje trenutačno čekaju popravak donijet će se odluka o isplativosti popravka i daljnjim ulaganjima ovisno o stvarnim potrebama tržišta.

Nakon najma novih lokomotiva napravljena je analiza voznog parka koja je pokazala da se velik broj lokomotiva ne koristi i da nepotrebno opterećuju bilancu HŽ Carga. Trenutačno je u voznom parku 17 neaktivnih lokomotiva. Novom organizacijom tehničko-tehnoloških procesa pojavit će se i višak među trenutačno aktivnim lokomotivama te će se u 2025. godini napraviti detaljna analiza i strategija kojom će se definirati optimalan način upravljanja vučnim vozilima. Poseban izazov bit će pronaći rješenje za modernizaciju i održavanje velikih dizelskih lokomotiva serije 2062 i 2063.

Vagoni

Na dan 31. prosinca 2024. godine HŽ Cargo posjedovao je ukupno 2.906 vagona raznih serija, od čega je 2.717 vagona bilo raspoloživo za prijevoz.

Stanje vagona 31.12.2024.

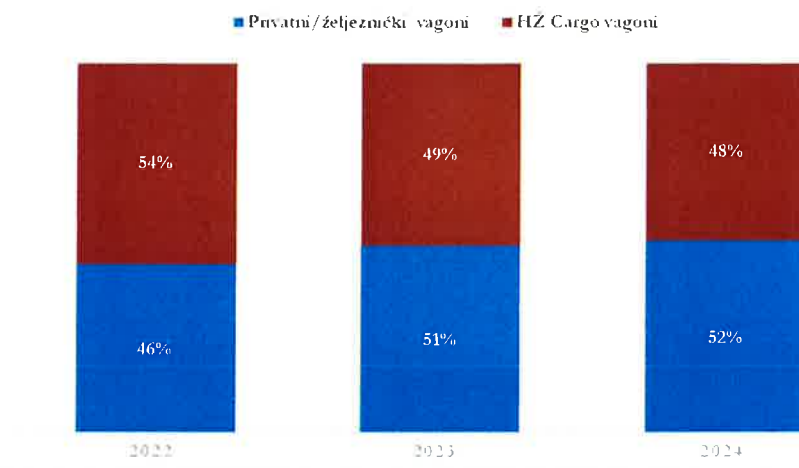
Seriya vagona	Stanje 31.12.2024.
E	1.417
Plato	487
T	265
F	301
Z	202
S	86
H	70
U	58
Rils	20
G	0
UKUPNO	2.906

Analize pokazuju da HŽ Cargo u svom voznom parku ima još vagona koji zbog svojih tehničkih karakteristika (duljina, nosivost, broj osovinu) više nisu konkurentni na tržištu.

Kvalitetno gospodarenje vagonima važan je preduvjet uspješnog poslovanja. Vagon koji stoji ili ima slab obrtaj predstavlja veliki trošak za Društvo. Zbog toga nam je prioritet svake godine utvrditi stvarne potrebe za vagonima te višak vagona iznajmiti ili prodati. Vodeći se tim načelom, u studenom 2024. godine objavljen je javni poziv za prodaju 422 teretna vagona. S obzirom na to da je u zadnjem kvartalu 2024. godine došlo do pada željezničkog prometa u regiji, posljedično je pao i interes za kupovinu vagona, tako da smo na kraju prodali svega 282 vagona.

Kao i kod lokomotiva, glavna karakteristika vagona je visoka prosječna starost od oko 40 godina, zbog čega je Društvo u 2024. godini imalo povećane troškove za održavanje vagona, kao i za prilagodbu vagona Uredbi Europske komisije br. 1304/2014 kojom se utvrđuju tehničke specifikacije za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka”. Nakon što su Mađarska i Slovenija najavile da će od 8. prosinca 2024. godine uvesti zabranu prometovanja teretnih vagona s kočnim umetcima od sivog lijeva na takozvanim tihim prugama, HŽ Cargo je tijekom 2024. godine na ukupno 897 vagona ugradio LL kočne umetke kako bi zadržao ugovorene prijevoze s vlastitim vagonima na tržištu Europske unije. U tu je svrhu na kraju **utrošeno nešto više od 1,2 milijuna eura**. Na dan 31.12.2024. godine HŽ Cargo raspolagao je s ukupno 1186 vagona s ugrađenim elementima koji smanjuju buku, odnosno kočnim umetcima od kompozitnog (LL) materijala.

Pojavom novih serija vagona na tržištu, prvenstveno vagona za prijevoz žitarica, koji imaju veći kapacitet, manju vlastitu masu i duljinu, HŽ Cargo izgubio je na konkurentnosti. Drugi operateri s novim i modernijim vagonima mogu ponuditi prijevoz veće količine tereta za istu ili manju cijenu od HŽ Carga. Statistički podaci za 2024. godinu pokazuju da je udio vagona HŽ Carga u ukupnom prijevozu iznosio 48 posto te da taj udio iz godine u godinu pada, a to najbolje oslikava promjenu na tržištu, kao i brzinu tih promjena.



Informacijska i komunikacijska tehnologija (IKT)

Odjel za IKT upravlja informacijskim sustavom te pruža podršku operativnim službama i cjelokupnom poslovanju Društva pri upravljanju, razvoju i nadzoru poslovnih procesa kroz primjenu aplikacijskih sustava, informacijske i komunikacijske infrastrukture. Osim toga, odgovoran je i za fiksne i mobilne telekomunikacije, razvoj i provedbu projekata tehničke zaštite imovine, informacijsku sigurnost te ostale povezane elektrotehničke projekte i njihovo održavanje.

Tijekom 2024. godine Odjel za IKT završio je projekt nabave značajne količine računalne korisničke opreme i opreme za projekte kibernetičke sigurnosti koji su planirani za 2025. godinu. Osim toga, započet je i projekt integracije ERP sustava s poslovno-operativnim aplikacijama (RailPro) s ciljem daljnje optimizacije poslovnih procesa. U tom kontekstu 45 posto ukupnih troškova usmjereno je na daljnju digitalizaciju i automatizaciju poslovanja.

Tijekom 2024. godine implementirani su novi interni digitalni portal i repozitorij, što je omogućilo učinkovitiji i jednostavniji pristup informacijama te širu dostupnost korisnicima. Uvedena je i IP telefonija u ključnim segmentima poslovanja, a u potpunosti je završeno i izdvajanje fiksne telefonije iz HŽ-ove grupacije, kao i izdvajanje VPN numeracije za mobilne usluge. Osim toga, naprednim postavljanjem sustava tehničke zaštite i udaljenim nadzorom značajno su smanjeni troškovi fizičke zaštite.

U skladu s novim regulatornim propisima – Zakonom o kibernetičkoj sigurnosti (NN br. 14/24) i Uredbom o kibernetičkoj sigurnosti (NN br. 135/24) – započet je proces usklađivanja kroz uvođenje procedura i projekata informacijske sigurnosti koji će se nastaviti i proširiti u narednim godinama. U sklopu toga proveden je i projekt analize utjecaja na poslovanje i zahtijevanih informacijskih resursa, što omogućuje definiranje i održavanje kontinuiteta poslovanja. Osim redovnih aktivnosti održavanja i nadogradnje infrastrukture te korisničke podrške, uvedena je i interna podrška korisnicima od 0-24 h tijekom cijele godine.

Unatoč porastu troškova, Odjel za IKT uspio je ostvariti značajno smanjenje rashoda zahvaljujući kontinuiranoj optimizaciji resursa i daljnjim reformama, uz istovremenu pripremu za buduće projekte informacijske sigurnosti.

Financijski okvir

Račun dobiti i gubitka

HŽ Cargo je u 2024. godini ostvario dobit u iznosu od 260 tisuća eura. Na razini EBITDA ostvarena je dobit od 8,28 milijuna eura, što predstavlja povećanje od 152 tisuća eura, odnosno dva posto, u odnosu na prethodnu godinu. Ostvarena EBITDA marža iznosi 13,6 posto (13,4 posto u 2023.).

Opis	I-XII 2023.	I-XII 2024.	Indeks
Prihodi od prodaje	59.072.934	59.453.541	101
Prihodi od usluga prijevoza robe	51.783.534	55.026.269	106
Prihodi od ostalih usluga u prijevozu	7.289.400	4.427.272	61
Prihodi od zakupa nekretnina	566.019	586.312	104
Prihodi od prodaje robe i materijala	1.028.222	658.326	64
UKUPNO POSLOVNI PRIHODI	60.667.175	60.698.179	100
Materijalni troškovi	25.977.669	24.109.946	93
Troškovi sirovina i materijala	10.379.056	9.044.441	87
<i>Materijal i rezervni dijelovi</i>	<i>404.473</i>	<i>620.061</i>	153
<i>Energija</i>	<i>9.974.583</i>	<i>8.424.380</i>	84
Električna energija za vuču	5.120.313	4.575.321	89
Gorivo za vuču	4.601.721	3.710.364	81
Ostala energija	252.549	138.695	55
Troškovi prodane robe	999.717	523.398	52
Ostali vanjski troškovi (usluge)	14.598.896	14.542.107	100
<i>Tekuća održavanje</i>	<i>4.650.419</i>	<i>5.062.952</i>	109
<i>Troškovi prijevoza HŽI</i>	<i>4.843.596</i>	<i>5.487.536</i>	113
<i>Ostale usluge prijevoza</i>	<i>3.327.672</i>	<i>2.455.529</i>	74
<i>IKT</i>	<i>688.747</i>	<i>610.795</i>	89
<i>Ostale usluge</i>	<i>1.088.462</i>	<i>925.295</i>	85
Troškovi osoblja	25.992.522	27.660.866	106
Plaće i doprinosi	23.092.856	24.394.804	106
Prijevoz na posao i s posla	656.827	726.969	111
Ostali troškovi radnika	2.242.839	2.539.093	113
Ostali troškovi	567.068	645.348	114
UKUPNO POSLOVNI RASHODI	52.537.259	52.416.161	100
EBITDA	8.129.916	8.282.018	102
EBITDA marža	13,4%	13,6%	102
Amortizacija	-11.120.981	-12.189.282	110
Ostali poslovni prihodi	26.393.193	10.372.337	39
Ostali poslovni rashodi	-19.734.252	-5.784.484	29
Vrijednosno usklađenje	-507.459	-236.282	47
Rezerviranja	-1.168.687	-901.226	77
EBIT	1.991.730	-456.919	
EBIT marža	2,3%	-0,6%	
Financijski prihodi	309.751	1.178.969	381
Financijski rashodi	-284.145	-461.757	163
Dobit/Gubitak	2.017.336	260.294	
Ukupno prihodi	87.370.119	72.249.485	83
Ukupno rashodi	85.352.783	71.989.191	84
Gubitak razdoblja	2.017.336	260.294	

Prihodi

Ukupni prihodi u 2024. godini iznose 72,25 milijuna eura i manji su za 15,12 milijuna eura ili 17 posto u usporedbi s prethodnom godinom. Smanjenje prihoda rezultat je smanjenja prodaje neaktivne imovine.

HŽ Cargo ostvaruje najveći dio svojih prihoda od pružanja usluga prijevoza, a stanje na tržištu snažno se odražava na poslovanje društva. Prihodi od usluga prijevoza robe u 2024. godini veći su za 3,2 milijuna eura ili 6 posto u usporedbi s godinom ranije. Prihodi od ostalih usluga u prijevozu manji su za 2,86 milijuna eura ili 39 posto, što je najvećim dijelom rezultat smanjenja prihoda od zakupa vagona te smanjenja prihoda po RIV-u i BCC-u.

Prihodi od zakupa nekretnina u 2024. godini veći su za 20 tisuća eura ili 4 posto jer su povećane cijene zakupnine.

Prihodi od prodaje robe i materijala smanjili su se za 370 tisuća eura, odnosno 36 posto, zbog smanjenja obavljenih revizija na vagonima. Ti prihodi vezani su za prodaju strateške robe za revizije vagona ovisnom društvu OV – Održavanje vagona.

Ostali poslovni prihodi manji su za 16,1 milijun eura, odnosno 61 posto. U promatranom razdoblju prodano je neaktivnih vagona u vrijednosti od 2,7 milijuna eura, a u istom razdoblju prošle godine u vrijednosti od 19,93 milijuna eura.

Financijski prihodi veći su za 869 tisuća eura, odnosno 381 posto, i to zbog prihoda od kamata na oročena sredstva.

Rashodi

Ukupni rashodi u 2024. godini iznose 72 milijuna eura i manji su za 13,36 milijuna eura ili 16 posto u odnosu na 2023. godinu.

Troškovi sirovina i materijala najvećim se dijelom odnose na potrošeno gorivo i električnu energiju za vuču vlakova. U promatranom su razdoblju ti troškovi manji za 1,33 milijuna eura ili 13 posto u odnosu na prethodnu godinu, a smanjenje troškova najvećim se dijelom odnosi na potrošnju goriva radi smanjenog prijevoza na Ličkoj pruzi.

Povećanje troškova zabilježeno je kod tekućeg održavanja za 413 tisuća eura ili 9 posto radi povećanja troškova održavanja željezničkih vozila.

Troškovi usluga upravitelja željezničke infrastrukture veći su za 644 tisuće eura ili 13 posto i to najviše zbog povećanja troška najma trase.

Kod ostalih usluga prijevoza bilježi se smanjenje troškova za 872 tisuće eura ili 26 posto radi troška najma lokomotiva koji se zbog uzimanja lokomotiva u dugoročni najam (dulje od godinu dana) knjiži na amortizaciju, a ne na trošak.

Ostale usluge i IKT troškovi manji su za 241 tisuću eura ili 14 posto, ponajviše radi smanjenja troškova intelektualnih usluga.

Troškovi radnika porasli su za 1,67 milijuna eura, odnosno 6,4 posto, u odnosu na 2023. godinu. Unatoč neznatnom smanjenju broja radnika, potpisanim aneksima Kolektivnom ugovoru povećane su plaće i ostale naknade tako da je u konačnici trošak radnika veći u odnosu na prethodnu godinu, a zadnje povećanje plaća bilo je u srpnju 2024. godine. Ostali troškovi radnika povećani su za 296 tisuća eura, odnosno 13 posto, radi isplaćenih otpremnina u ukupnom iznosu od 209 tisuća eura.

Ostali troškovi povećani su za 78 tisuća eura, odnosno 14 posto, u odnosu na prethodnu godinu i to prvenstveno radi povećanja komunalne naknade za zemljište u Pločama i troškova popravaka lokomotiva radi povećanja potrošnje kotača.

Amortizacija je u 2024. godini veća za 1,1 milijun eura ili 10 posto u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. Unatoč smanjenju broja vagona, knjiženje najma lokomotiva na amortizaciju sukladno međunarodnim računovodstvenim standardima MSFI 16 uzrokovalo je povećanje amortizacije.

Ostali poslovni rashodi odnose se na neotpisanu knjigovodstvenu vrijednost prodanih vagona te ispravke vrijednosti dugotrajne materijalne imovine (vagoni, nekretnine i zemljišta). Oni su manji za 13,95 milijuna eura, odnosno za 61 posto, u usporedbi s 2023. godinom.

Financijski rashodi povećani su za 178 tisuća eura, odnosno 163 posto, prvenstveno radi povećanog broja lokomotiva u najmu.

Investicije

Investicijska aktivnost u 2024. godini iznosila je **5,49 milijuna eura**.

Najznačajnija ulaganja bila su:

- modernizacija vagona raznih serija u iznosu od 4,75 mil. EUR,
- modernizacija elektrolokomotive serije 1141 u iznosu od 635 tisuća EUR,
- ulaganja u IKT u iznosu od 90 tisuće EUR – računalna oprema (stolna računala, prijenosna računala, monitori), nadogradnja ERP Pantheon, dodatne licence za carinsku aplikaciju.

Pred HŽ Cargom je veliki investicijski ciklus koji je neophodan kako bi HŽ Cargo mogao odgovarati na zahtjeve tržišta za sve kvalitetnijom uslugom koju je nemoguće pružiti bez pouzdanog i modernog voznog parka i daljnje digitalizacije poslovanja. Prodajom neaktivnih vagona i lokomotiva dobivena su sredstva koja će biti namijenjena upravo aktivnostima modernizacije voznog parka. Konačnu odluku o daljnjim investicijskim aktivnostima donijet ćemo po završetku postupka pronalaska strateškog partnera za Društvo.

Sredstva iz državnog proračuna

HŽ Cargo u 2024. godini nije primio nikakva sredstva iz državnog proračuna.

Izloženost rizicima

Upravljanje rizicima znači unaprijed razmišljati o potencijalnim događajima koji mogu nastati, učincima i posljedicama s kojima se Društvo može suočiti u budućnosti, te pravovremeno poduzimati mjere kako bi se rizici minimalizirali, a time nepovoljni učinci izbjegli, odnosno smanjili. Pravovremeno uočiti ključne rizike i poduzeti odgovarajuće mjere znači izbjeći i sve one financijske učinke koji će se nužno javiti da bi sanirali probleme, odnosno posljedice aktiviranih rizika.

Strateški rizici su neželjeni događaji koji mogu nepovoljno utjecati na ostvarenje dugoročnih i srednjoročnih ciljeva Društva. Strateški se rizici mogu razmatrati kroz sljedeće podkategorije: politički, financijski/ekonomski, socijalni, tehnološki, zakonodavni, tržišni, ekološki.

Operativni rizici su neželjeni događaji koji mogu nepovoljno utjecati na provedbu funkcija, aktivnosti i procesa u zadanim rokovima, na razinu kvalitete usluge, propuste u primjeni zakona i procedura. Operativni rizici mogu se razmatrati kroz sljedeće podkategorije: profesionalizam/kompetencije zaposlenika, regulatorni, zaštita ljudi i imovine, IT tehnologija, dobavljači/ vanjski partneri i rizici nepravilnosti i prijevara.

Sukladno Zakonu o sustavu unutarnjih kontrola u javnom sektoru, Revizijski odbor HŽ Carga dao je preporuku Upravi Društva da se ustroji registar rizika na razini Društva. Uprava Društva izradila je pregled poslovanja od 2020. do 2023. godine, iz kojeg su razvidne okolnosti u kojima je Društvo radilo i koje su mjere poduzete. Jedna od strateških odluka/rizika je pronalazak strateškog partnera za Društvo o kojoj uvelike ovisi daljnje poslovanje, a time i strategija upravljanja rizicima. Postupak pronalaska trebao bi biti završen do kraja lipnja 2025. godine, nakon čega će se konkretnije pokrenuti aktivnosti oko izrade strategije i registra rizika.

Sukladno čl. 19. st. 1. Zakona o kibernetičkoj sigurnosti (Narodne novine br.14/24), zaprimili smo obavijest nadležnog tijela da je provedena kategorizacija društva HŽ Cargo. Prema provedenom postupku HŽ Cargo predstavlja ključan subjekt sukladno Zakonu za sektor promet te je utvrđena visoka razina kibernetičkih sigurnosnih rizika.

U nastavku je tablica rizika u kojoj su navedeni i analizirani rizici koji su prezentirani u svim našim dosadašnjim izvješćima.

Tablica rizika

Kategorije	Opis	Mogućnost ublažavanja
Ekonomski aspekt		
Tržišni rizik	Promjena tokova roba - tranzit Gubitak većih kupaca na domaćem tržištu Zatvori pruga	Istraživanje tržišta Unapređenje prodajnih procesa Modernizacija poslovnih procesa Bolja koordinacija održavatelja infrastrukture i operatera
Rizik likvidnosti	Gubitak velikog kupca može dovesti do narušene likvidnosti zbog smanjenog priljeva sredstava Izostanak programa subvencija	Praćenje stanja na tržištu, anticipiranje potreba kupaca, diverzifikacija
Tehnološki rizik	Stari vozni park podložan čestim kvarovima može ugroziti pravovremeno izvršenje prijevoza Interoperabilnost Rast troškova održavanja Troškovi kibernetičke sigurnosti	Nabavka ili najam novih lokomotiva i vagona
Socijalni aspekt		
Rizik kadrova	Visoka prosječna starosna dob, manjak stručne radne snage na tržištu Rast udjela troškova osoblja u ukupnim troškovima	Edukacije radnika, zapošljavanje mladih radnika, prijenos znanja
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 utjecaja. Sigurnost na prugama i brzina dolaska na određite uvelike utječu na percepciju 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
Ekološki aspekt		
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

Naši dionici

Naši poslovni procesi i interesi isprepliću se s mnogim privatnim i javnim subjektima, unutarnjim i vanjskim, na ekonomskoj, socijalnoj i ekološkoj razini. Naši ključni dionici su kupci, dobavljači, Republika Hrvatska koju zastupa ministar zadužen za promet te sindikati (naši zaposlenici).

Kupci

Naši kupci su domaća industrija, vlasnici roba, brodari, organizatori prijevoza, ali i špediteri koji nude uslugu prijevoza od vrata do vrata i poduzeća koja prevoze veće količine robe. Naši najveći kupci su Railtrans International (Slovačka), Budamar South (Slovačka), FCG Leget Container Terminal (Srbija), Eurolog System (Srbija) kao i Ferest (Italija). Suradnju ostvarujemo i s lukama, terminalima, kao i ostalim željezničkim prijevoznicima u regiji. Najveći prijevozni partneri u regiji su SŽ Tovorni promet (Slovenija), Rail Cargo Hungary i CRW (Mađarska), Srbija Kargo i Kombinovani prevoz (Srbija), Železnice Republike Srpske i ŽFBiH (Bosna i Hercegovina). 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.

Dobavljači

Od dobavljača najvažniji su HŽ Infrastruktura (trasa i električna energija), OV - Održavanje vagona (održavanje vagona i lokomotiva), Tehnički servisi željezničkih vozila (održavanje lokomotiva), Railpool (najam lokomotiva) te Petrol (dizelsko gorivo).

Republika Hrvatska

Republika Hrvatska jedini je član Društva i svoje interese ostvaruje kroz Skupštinu Društva (ministar zadužen za promet), predstavnike u Nadzornom odboru Društva i Upravu Društva koja se bira temeljem javnog natječaja. Sukladno odluci Vlade Republike Hrvatske u tijeku je postupak traženja strateškog partnera za Društvo.

Sindikati

U Društvu radi preko 930 zaposlenika, od kojih je 741 član nekog od sindikata. U HŽ Cargu djeluju četiri sindikata, a najbrojniji su Sindikat strojovođa Hrvatske (534 člana) i Sindikat željezničara Hrvatske (102 člana). Sindikat strojovođa Hrvatske ujedno je i jedini reprezentativni sindikat za kolektivno pregovaranje o sklapanju kolektivnog ugovora na razini poslodavca.

Završna riječ

Planirano izvođenje radova na prugama nastavilo se sve do kraja 2024. godine i možemo reći da su radovi u punom intenzitetu. Prema planovima i najavama HŽ Infrastrukture takva dinamika nastaviti će se i u idućih nekoliko godina. Postoji opravdana zabrinutost oko reakcije kupaca na navedene poremećaje u odvijanju prometa. Nadamo se da će se uz produktivan dijalog sa svim zainteresiranim stranama pronaći rješenje koje će podržati kontinuitet državnih investicija u željezničku infrastrukturu, uz istovremeno očuvanje tržišne pozicije i konkurentnosti ključnih transportnih pravaca.

Poučeni iskustvima sa zatvorima pruga u 2023. godini oprezno smo planirali prijevoze za 2024. godinu. Česti neprekidni zatvori pruga na koridoru RH2, zatvaranje kolodvora Botovo i smanjenje prijevoza na Ličkoj pruzi uzrokovali su pad planiranih prihoda od prodaje. Najveći pad prihoda (preko 15 posto) dogodio se u četvrtom tromjesečju. S druge strane, rasli su troškovi radne snage i usluga. Unatoč svim otežavajućim čimbenicima, HŽ Cargo prevezao je 5,95 milijuna tona, što je samo 70 tisuća tona manje u odnosu na plan, a u isto je vrijeme zadržao svoj tržišni udio. Društvo je u 2024. godini poslovalo s dobiti od 260 tisuća eura, a EBITDA marža rasla je 1,5 posto.

Sukladno odluci Vlade Republike Hrvatske od 16. veljače 2023. godine pokrenut je postupak traženja strateškog partnera i osnovano je Povjerenstvo za provedbu postupka. Na temelju odluke Povjerenstva odabrana je zajednica ponuditelja (savjetnici) koja operativno vodi cijeli postupak. U 2024. godini završena je prva faza postupka primitkom neobvezujućih pisma namjere. U tijeku je priprema podataka za *data room* nakon čega će biti omogućeno dubinsko snimanje tvrtke. U lipnju 2025. godine očekuje se primitak obvezujućih ponuda. U studenom 2024. godine otvorili smo pregovore sa reprezentativnim sindikatom oko novog Kolektivnog ugovora, a isti je zaključen u veljači 2025. godine. Procjena je da bi ukupni troškovi osoblja trebali rasti oko pet milijuna eura na godišnjoj razini.

Od otvaranja tržišta željezničkog teretnog prijevoza 2013. godine, suočavajući se s intenzivnom konkurencijom i bez pristupa proračunskim sredstvima, Društvo je po drugi put završilo financijsku godinu s dobiti. Regionalno tržište željezničkog prijevoza je u padu, dok je na domaćem tržištu prisutan veliki broj privatnih prijevoznika. Unatoč uspjesima, svjesni smo potrebe za značajnim iskorakom radi osiguranja održivosti poslovanja. To podrazumijeva usklađivanje s tržišnim trendovima, kao što su uvođenje značajnih promjena u tehnologiju i organizaciju rada, privlačenje mladih i kvalificiranih zaposlenika, interoperabilnost, digitalizacija poslovanja, značajne investicije u vozni park i prodaja sve neoperativne imovine. S druge strane, potrebno je jačati partnerske odnose s velikim kupcima i tvrtkama u okruženju, ali i donošenje konačne odluke oko statusa prijevoza na Ličkoj pruzi. Odlučno nastavljamo s procesom sveobuhvatne transformacije, čvrsto vjerujući u svoju misiju i buduću razvoj. Važno je istaknuti da HŽ Cargo bez odgovarajućih subvencija za prijevoze na Ličkoj pruzi, kao i obeštećenje zbog pada prihoda uzrokovanih zatvorima pruga, u narednom srednjoročnom razdoblju ne može pozitivno poslovati. Održivost poslovanja Društva dodatno je ugrožena značajnim rastom troškova radne snage i usluga koje se najavljuju u 2025. godini. U studenom 2024. godine uputili smo pismo Skupštini Društva kojim smo ih upoznali sa svim gore navedenim činjenicama s ciljem da se pronađe održivo rješenje za nastavak daljnjeg profitabilnog poslovanja.

- Poslovanje u okvirima plana, ali je primjetan značajan pad prihoda u četvrtom kvartalu 2024. godine
- Status Ličke pruge još uvijek nije riješen
- Rast troškova osoblja i usluga
- Završena 1. faza procesa pronalaska strateškog partnera za Društvo
- Neprekidni zatvori pruga značajno utječu na rezultate poslovanja


Uprava – direktor
Dragan Marčinko



Prilozi

1. Bilanca
2. Novčani tijek
3. Analiza duga

Prilozi

Prilog 1.

Bilanca

AKTIVA		31.12.2023.	31.12.2024.
DUGOTRAJNA IMOVINA		93.250.354	94.727.631
KRA TKOTRAJNA IMOVINA		52.263.481	50.628.435
PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI		520.435	349.245
UKUPNO AKTIVA		146.034.270	145.705.312
PASIVA		31.12.2023.	31.12.2024.
KAPITAL I REZERVE		119.474.844	119.714.809
TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL		22.796.204	22.796.204
KAPITALNE REZERVE		93.732.715	93.732.715
REZERVE IZ DOBITI		382.437	382.437
REVALORIZACIJSKE REZERVE		2.393.094	2.368.393
ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK		-1.846.943	174.766
DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE		2.017.336	260.294
REZERVIRANJA		5.243.228	5.097.811
DUGOROČNE OBVEZE		6.922.961	7.870.109
KRA TKOROČNE OBVEZE		13.532.052	11.484.103
ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA		861.185	1.538.480
UKUPNO PASIVA		146.034.270	145.705.312

Prilog 2.

Novčani tijek

Novčani tijek	2023.	2024.
Neto novčani tokovi iz poslovnih aktivnosti	7.514.662	1.480.245
Neto novčani tokovi iz investicijskih aktivnosti	1.727.040	-3.120.074
Primici od kredita	403.946	403.946
Otplata kredita	0	0
Otplata po najmovima	-3.292.026	-3.859.018
Neto novčani tokovi iz financijskih aktivnosti	-2.888.080	-3.455.072
UKUPNO NETO NOVČANI TIJEK	6.353.622	-5.094.901
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	1.469.638	7.823.260
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	7.823.260	2.728.359

Prilog 3.

Analiza duga

Dugoročne obveze	31.12.2023.	31.12.2024.
- odgođena porezna obveza	525.313	519.891
- financijski leasing	3.137	212
- operativni leasing	6.394.511	7.350.006
- ostale dugoročne obveze		
UKUPNO	6.922.961	7.870.109

Kratkoročne obveze	31.12.2023.	31.12.2024.
- obveze prema dobavljačima	6.567.673	5.005.417
- obveze za zajmove	787.541	905.488
- ostale obveze	13.681	102.710
- obveze prema zaposlenima	1.327.199	1.414.159
- obveze za poreze doprinose i sl.	972.096	844.902
- operativni leasing	1.991.501	2.978.793
- obveze za predujmove	1.872.361	232.634
UKUPNO	13.532.052	11.484.103