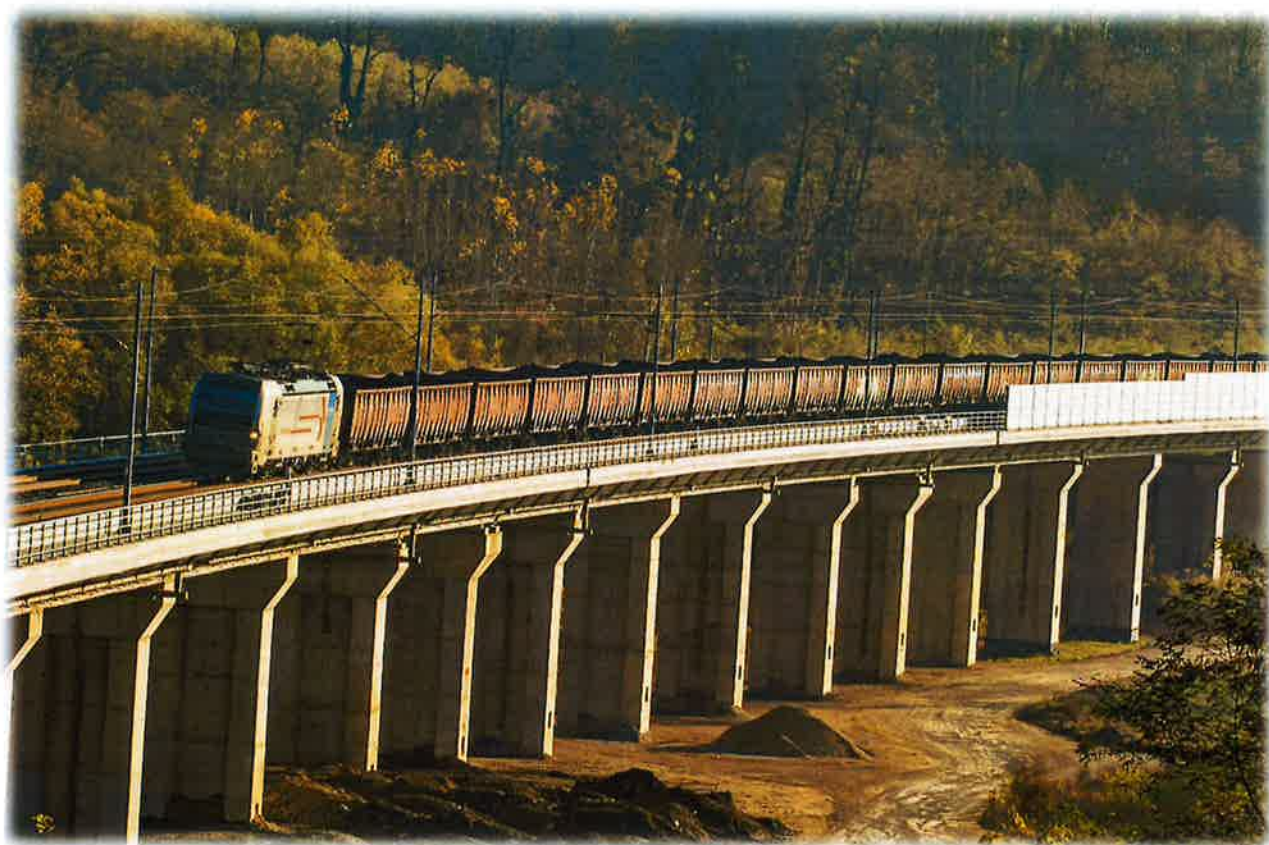




HŽ CARGO

POSLOVNO IZVJEŠĆE ZA 2025. GODINU



svibanj 2026.

Sadržaj

HŽ CARGO U KRATKIM CRTAMA.....	3
ORGANIZACIJA.....	5
OVISNA DRUŠTVA U VLASNIŠTVU HŽ CARGA.....	6
NAŠI DIONICI.....	7
UVOD	9
INFRASTRUKTURNA MREŽA	10
ZATVORI PRUGA.....	11
POTROŠNJA KOTAČA NA RIJEČKOJ PRUZI.....	12
SIGURNOST, KONTROLA I ZAŠTITA	13
<i>Sigurnost.....</i>	<i>13</i>
<i>Zaštita od požara i zaštita okoliša</i>	<i>14</i>
<i>Ekološka prednost željeznice.....</i>	<i>15</i>
TRŽIŠTE PRIJEVOZA TERETA ŽELJEZNICOM	16
PRODAJA	18
<i>Lička/Dalmatinska pruga (pruga M604).....</i>	<i>19</i>
LJUDSKI POTENCIJALI	20
KRETANJE BROJA RADNIKA	20
OBRAZOVNA, DOBNA I SPOLNA STRUKTURA RADNIKA	20
ULAGANJE U RADNIKE	21
LJUDSKA PRAVA I BORBA PROTIV KORUPCIJE (ANTIKORUPCIJSKI PLAN)	21
ZAŠTITA NA RADU.....	22
TEHNOLOGIJA	23
OPERATIVA	23
LOKOMOTIVE	23
VAGONI	26
INFORMACIJSKA I KOMUNIKACIJSKA TEHNOLOGIJA (IKT)	28
NEAKTIVNA IMOVINA.....	29
FINANCIJSKI OKVIR	30
RAČUN DOBITI I GUBITKA	30
PRIHODI	31
RASHODI	31
INVESTICIJE	32
SREDSTVA IZ DRŽAVNOG PRORAČUNA.....	32
IZLOŽENOST RIZICIMA.....	33
ZAKLJUČAK.....	35
PRILOZI.....	37

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 2025. godini tu je funkciju obnašao ministar Oleg Butković. Tijekom 2025. godine održane su ukupno četiri sjednice 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 2025. godine članovi Nadzornog odbora bili su:

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

U 2025. godini održano je pet sjednica Nadzornog odbora i to tri redovne i dvije izvanredne.

Revizijski odbor

Revizijski odbor imenuju članovi Nadzornog odbora sukladno Zakonu o reviziji na razdoblje od četiri godine. Revizijski odbor podnosi Nadzornom odboru tromjesečna izvješća o svom radu. Na dan 31.12.2025. članovi Revizijskog odbora bili su:

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

U 2025. godini održane su ukupno četiri redovne sjednice Revizijskog odbora.

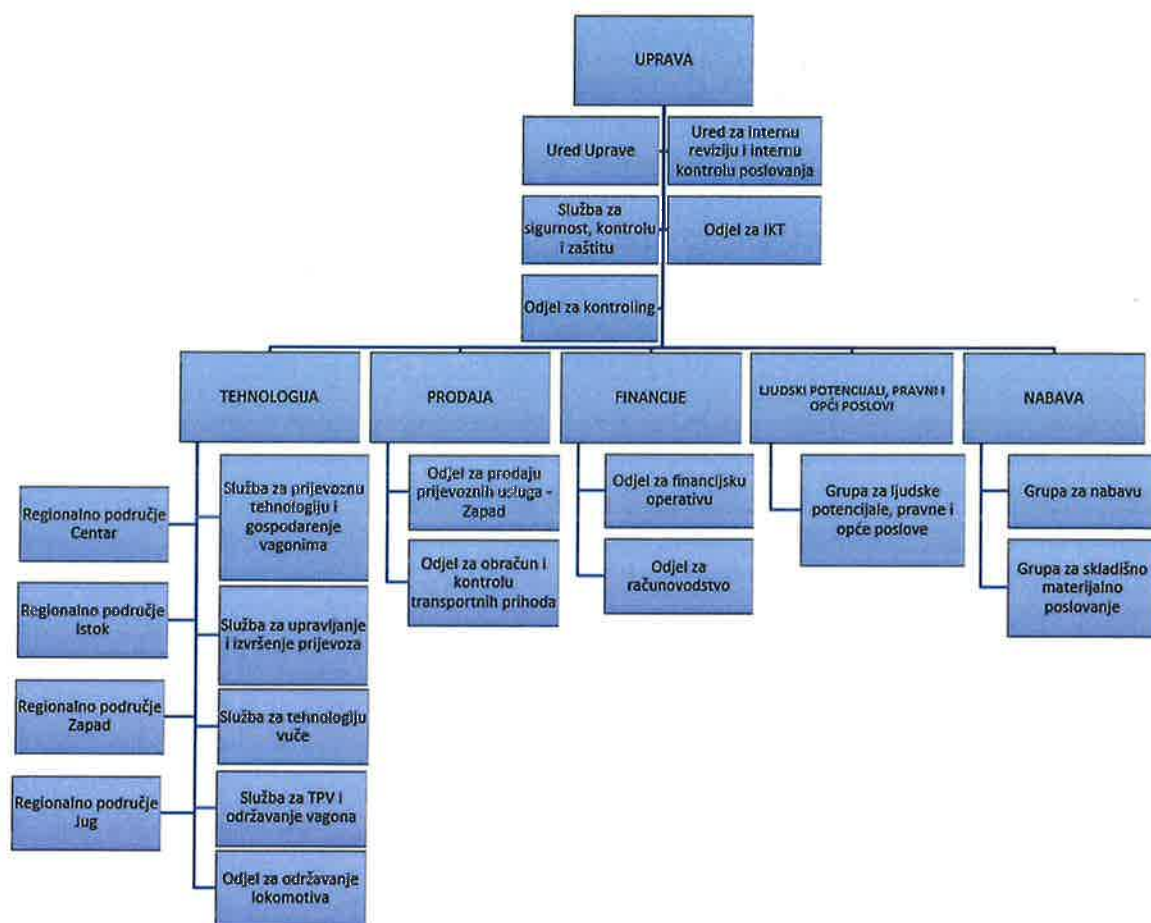
Uprava

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).

Organizacijska struktura HŽ Carga



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

Ovisna društva u vlasništvu HŽ Carga

OV - Održavanje vagona d.o.o.

OV - Održavanje vagona d.o.o. je u sto postotnom 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-e 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 je osnovan od strane društva Railtrans International, a.s. iz Slovačke, te HŽ Carga d.o.o.-a kao manjinskog partnera. Riječ je o holding društvu koje je zamišljeno kao platforma za buduća stjecanja udjela u poduzećima u regiji.

Naši dionici

Republika Hrvatska

Republika Hrvatska je jedini 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

HŽ Cargo kao poslodavac surađuje sa sindikatima na svim područjima zaštite interesa i ostvarivanja prava radnika, a u Društvu trenutačno djeluje sedam sindikata. Najbrojniji su Sindikat strojovođa Hrvatske (529 člana) i Sindikat željezničara Hrvatske (123 člana). U Društvu je na dan 31. prosinca 2025. radilo 930 zaposlenika, od kojih je 740 član nekog od 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. Temeljem rješenja Povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti, Sindikat strojovođa Hrvatske reprezentativan je za kolektivno pregovaranje o sklapanju novog Kolektivnog ugovora koji je potpisan i stupio na snagu s 1. veljače 2025., a njime su značajno povećana primanja i prava radnika.

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.

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), Ferest (Italija) kao i CIOS (Hrvatska). Suradnju ostvarujemo i s lukama, terminalima, kao i ostalim željezničkim prijevoznicima u regiji. 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), Rail Pool (najam lokomotiva) te Petrol (dizelsko gorivo).

Uvod

Poslovanje Društva u proteklih pet godina bilo je obilježeno nizom novonastalih situacija koje su značajno utjecale 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 dok je HŽ Cargo završio godinu s pozitivnim rezultatom. Tržište se dijelom oporavilo kroz prva tri kvartala 2024., ali u zadnjem kvartalu krenuo je veliki pad koji je obilježio cijelu 2025. godinu.

Poslovni rezultat za HŽ Cargo za 2025. godinu je gubitak od 12 milijuna eura uz negativni EBITDA od 1,64 milijuna eura i nakon dvije godine pozitivnog poslovanja Društvo bilježi gubitak na razini 2022. godine. Iako je gubitak veliki i zabrinjavajući, isti ima logično objašnjenje, a samo Uprava Društva na njega nije moglo previše utjecati.

Procjena je da su neprekidni zatvori pruga već u 2024. u trajanju od 64 dana utjecali na gubitak potencijalnih prihoda od 2,29 milijuna eura, a isti su se dodatno povećali u 2025. godini na 77 dana ili dodatnih 20 posto. Navedeni zatvori su imali ogroman utjecaj na poslovanje Društva jer su direktno utjecali na količinu prevezene robe, kao i troškove prijevoza. Zatvori pruga kako u Republici Hrvatskoj tako i u susjednoj Republici Sloveniji utjecali su i na tranzitna vremena te na odustajanje kupaca od korištenja željeznice na određenim pravcima (koridorima).

Zatvaranje pojedinih industrija u regiji, poremećaj na tržištu žitarica te opća geopolitička situacija koja je utjecala na dobavne pravce robe dodatno su negativno utjecali na ukupno tržište željezničkog prijevoza tereta, koje je u padu na području Europske Unije već četvrtu godinu zaredom. Samo tržište željezničkog prijevoza tereta u Hrvatskoj bilježi pad u odnosu na godinu prije za 21 posto i HŽ Cargo nije mogao ostati imun na navedene poremećaje. Nedostatak volumena na cijelom tržištu nije se mogao kompenzirati novim robama tako da je poslovanje HŽ Carga u 2025. godini obilježio pad prijevoza za 17 posto uz povećanje tržišnog udjela za 3 posto.

Uprava Društva potpisala je s reprezentativnim sindikatom novi Kolektivni ugovor koji je s primjenom započeo od 1. veljače 2025. i kojim su značajno povećana prava i primanja radnika. Sukladno tome, trošak radnika u odnosu na prethodnu godinu povećao se za 5,57 milijuna eura i značajno je utjecao na konačni rezultat poslovanja. Društvo je nastavilo s procesom zbrinjavanja radnika te je kroz navedeni proces isplaćeno otpremnina u ukupnoj vrijednosti od 1,32 milijuna eura.

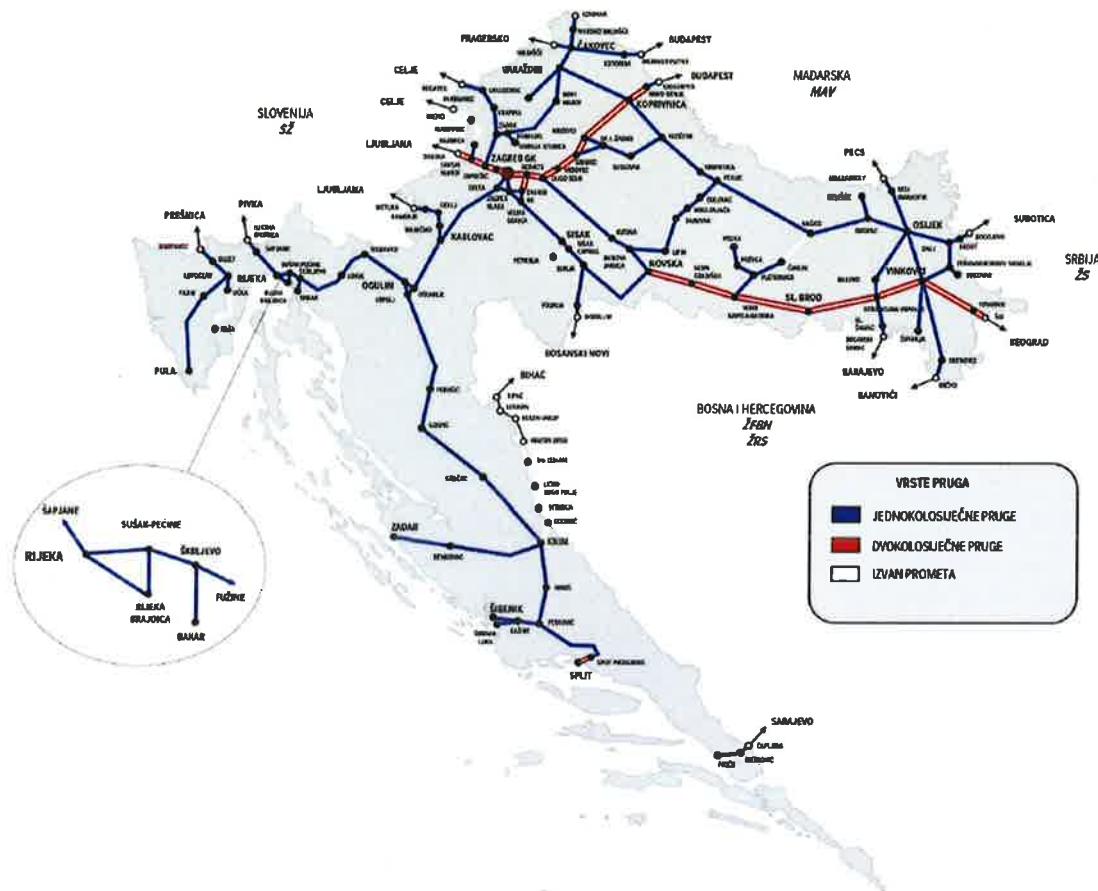
Dodatni udar na poslovanje HŽ Carga dogodio se krajem godine, točnije u prosincu kada se s primjenom novog voznog reda počinju primjenjivati nove cijene trasa (povećanje oko 14 posto) i nove cijene električne energije za vuču (povećanje oko 54 posto). Navedena poskupljenja Društvo je dijelom uspjelo prebaciti na kupce, ali ni približno koliko iznosi ukupno povećanje troškova navedenih usluga.

- Veliki pad ukupnog tržišta prijevoza tereta željeznicom za 21 posto
- Daljnje povećanje neprekidnih zatvora za 20 posto
- Trošak zaposlenih porastao za 20 posto
- Status Ličko/Dalmatinske pruge i dalje nije riješen

Infrastrukturna mreža

Dionicama na kojima HŽ Cargo obavlja svoju djelatnost upravlja HŽ Infrastruktura d.o.o. Ukupna duljina mreže pruga iznosi 2.617 km, a u uporabi je 2.451 km, od čega je jednokolosiječnih pruga 2.302 km ili 89 posto, a dvokolosiječnih pruga 315 km ili 12 posto. Elektrificirano je 907 km ili 37 posto.

Željeznička infrastrukturna mreža RH



Postojeći infrastrukturni kapaciteti su dotrajali, a na tim je dionicama potrebno smanjiti brzinu kako bi se sadašnji obujam prometa odvijao sigurno i odgovarajućom dinamikom. Više od polovice ukupne duljine željezničke mreže bilo je izvan ciklusa obnove u prethodnim godinama. To znači da je prosječni uporabni vijek pružnog gornjeg ustroja na neobnovljenim dionicama mreže prekoračen i da ga više nije moguće uobičajenim mjerama redovitog održavanja održati u tehnički uporabnom stanju za siguran tijek prometa projektiranom brzinom.

Zatvori pruga

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 2025. godini samo na koridoru RH2 pruga je neprekidno bila zatvorena 77 dana. Ako usporedimo broj zatvora s 2024. godinom, broj dana neprekidnih zatvora povećan je za 13 dana, odnosno 20 posto, dok je broj ukupnih dana zatvora (neprekidni i dnevni) povećan za 11 dana, odnosno 8 posto.

Trajanje zatvora pruga na koridoru RH2

Zatvori	2024	2025	Indeks
Neprekidni	64	77	120
Dnevni	81	79	98
Ukupno	145	156	108

Najveći broj zatvora odnosio se na pravac Dugo Selo – Koprivnica DG gdje je zabilježen i najveći pad prometa prouzročen navedenim zatvorima. Društvu je već 2024. promet na navedenom pravcu pao s 1,54 milijuna prevezenih tona u 2023. godini na 1,29 milijun da bi u 2025. godini dodatno pao na 1,06 milijuna tona. Pad prometa na navedenoj relaciji HŽ Cargo uspio je ublažiti koristeći obilazne pravce, a kojima se povećavalo tranzitno vrijeme uz povećane troškove organizacije prijevoza.

Nažalost, zatvori pruga nisu problem samo u Hrvatskoj nego u gotovo cijeloj Europi, a na poslovanje Društva najviše su utjecali zatvori u Sloveniji koji su za 50% smanjili kapacitete prijevoza i raspoloživost trasa prema Italiji i luci Koper.. Navedeni radovi započeli su u trećem kvartalu 2025. godine na pravcu Ljubljana – Sežana/Koper, kao i u kolodvoru Ljubljana što je posebno otežalo promet kroz Sloveniju.

Potrošnja kotača na riječkoj pruzi

U svibnju mjesecu evidentirana je prekomjerna potrošnja kotača na dijelu riječke pruge prema Moravicama. Prekomjerna potrošnja kotača na navedenoj dionici nije iznimka već se učestalo ponavlja svake godine nakon zamjene tračnica na pojedinim dijelovima pruge, što nam predstavlja veliki financijski i operativni problem. Navedeni problem direktno utječe na poslovanje Društva povećavajući troškove održavanja i smanjujući kapacitete za vuču.



Elektrolokomotiva serije 6103 Siemens Vectron

Indikativan primjer utjecaja na efikasnost poslovanja je lokomotiva Simenes Vectron koja se zbog svojih karakteristika najviše koristi na navedenom pravcu. Navedene lokomotive imaju prosječnu godišnju iskoristivost veću od 90% koja im je u lipnju pala na 70% uslijed neophodne intervencije i potrebnog tokarenja kotača.

- Broj neprekidnih zatvora pruga na koridoru RH2 porastao za 20 posto
- Smanjeni kapaciteti prijevoza kroz Sloveniju
- Prekomjerna potrošnja kotača uzrokuje dodatne troškove

Sigurnost, kontrola i zaštita

Sigurnost

S ciljem što veće sigurnosti prometa, prijevoza robe i radnika, Služba za sigurnost, kontrolu i zaštitu je tijekom 2025. godine obavila ukupno 207 internih kontrola. Najveći broj kontrola, odnosno njih 78, odnosio se na redovite kontrole primjene prometno-transportnih propisa, tehničkih propisa, propisa vuče i izvanrednih događaja.

Broj obavljenih kontrola

Obavljene kontrole	Broj kontrola
Redovita kontrola primjene prometno-transportnih propisa, tehničkih propisa, propisa vuče i izvanrednih događaja	78
Kontrola Plana zaštite od požara	13
Kontrola prisutnosti alkohola u organizmu radnika	21
Kontrola popratnih isprava vlaka	14
Kontrola ispravnosti lokomotiva u prometu	46
Kontrola poučavanja	10
Kontrola u radionicama	13
Druge kontrole	12
UKUPNO	207

Nakon analize obavljenih kontrola prepoznati su 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 2025. 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, atmosferskim prilikama te ljudskih čimbenika. Usavršavanje u tehničkome 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 2025. godine zabilježeno je ukupno 110 izvanrednih događaja u kojima je izravno ili neizravno sudjelovao HŽ Cargo, što predstavlja blagi rast u usporedbi s 2024. godinom. Najveći dio izvanrednih događaja, odnosno njih 99, 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 nastala prilikom naleta životinja. U 2025. godini zabilježeno je 10 nesreća, što predstavlja pad od 58 posto u usporedbi s prethodnom godinom. Najveći broj nesreća u 2025. 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. Također, zabilježena je samo jedna ozbiljna nesreća te je broj nesreća i ozbiljnih nesreća 11 što je puno manje od petogodišnjeg prosjeka koji iznosi 28.

Broj izvanrednih događaja

Kategorija	2021	2022	2023	2024	2025
Ozbiljne nesreće	4	5	2	2	1
Nesreće	38	23	24	17	10
Incidenti	95	104	81	87	99
Ukupno	137	132	107	106	110

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 Cargo d.o.o. za 2025. 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.

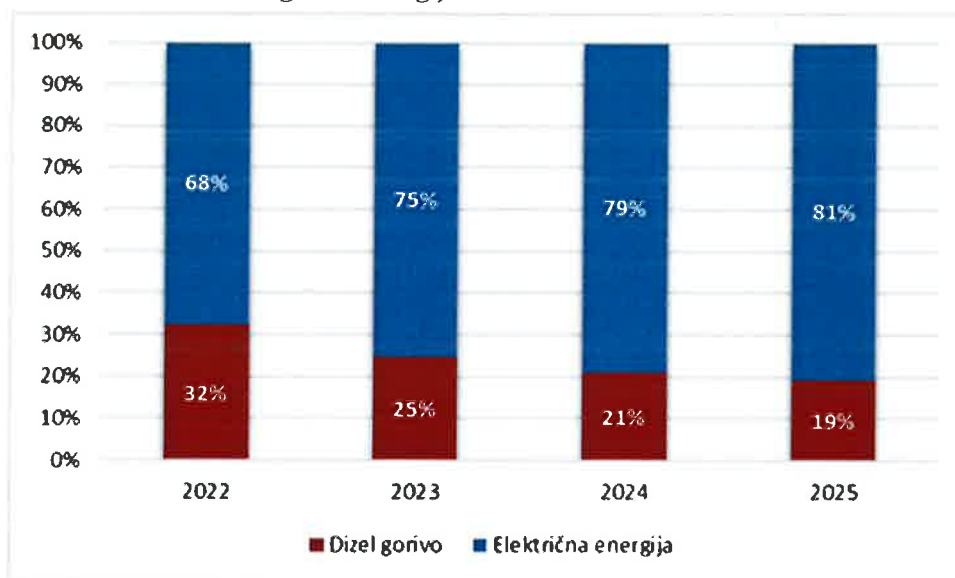
Aktivnosti iz domene zaštite okoliša temeljile su se na provođenju obveza, mjera, ustroja i vođenja dokumentacije koji su propisani krovnim zakonima i pripadajućim podzakonskim aktima (pravilnicima i uredbama). Za 2025. godinu sav otpad uveden je u Registar onečišćenja okoliša.

Ekološka prednost željeznice

U Hrvatskoj je željeznički teretni prijevoz bilježio rast od 2017. koji je nažalost prestao u 2023. i 2024. godini, a 2025. bilježi veliki pad i praktički se vraća na vrijednosti iz 2017. godine. 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 elektro vuči, 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 Cargo-u prevladava elektro vuča čiji je udio u 2025. godini iznosio 81 posto, a dizelske vuče 19 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



Vidljivo je da omjer u korist elektro vuče u odnosu na dizel raste zadnjih godina te se povećao za 13 postotnih poena od 2022. do 2025. Nažalost, to nije posljedica infrastrukturnog razvoja i povećane elektrifikacije pruga nego smanjenje prometa po Ličkoj/ Dalmatinskoj pruzi te samim time udio dizel vuče opada.

Tržište prijevoza tereta željeznicom

Višegodišnji rast željezničkog teretnog prijevoza koji je započeo 2016. godine zaustavljen je u 2023. godini. Unatoč činjenici da je godina bila obilježena povećanjem radova i učestalim neprekidnim zatvorima pruga, željeznički je prijevoz u Hrvatskoj tijekom 2024. godine zabilježio rast u prva tri kvartala nakon kojih je uslijedio pad koji je trajao kroz cijelu 2025. godinu. Od početka liberalizacije tržišta ovakav pad još nije zabilježen, a posljedica je deindustrijalizacije Europe i regije, neprekidnih zatvora pruga, značajnog poremećaja na tržištu žitarica i geopolitičkih zbivanja u svijetu.

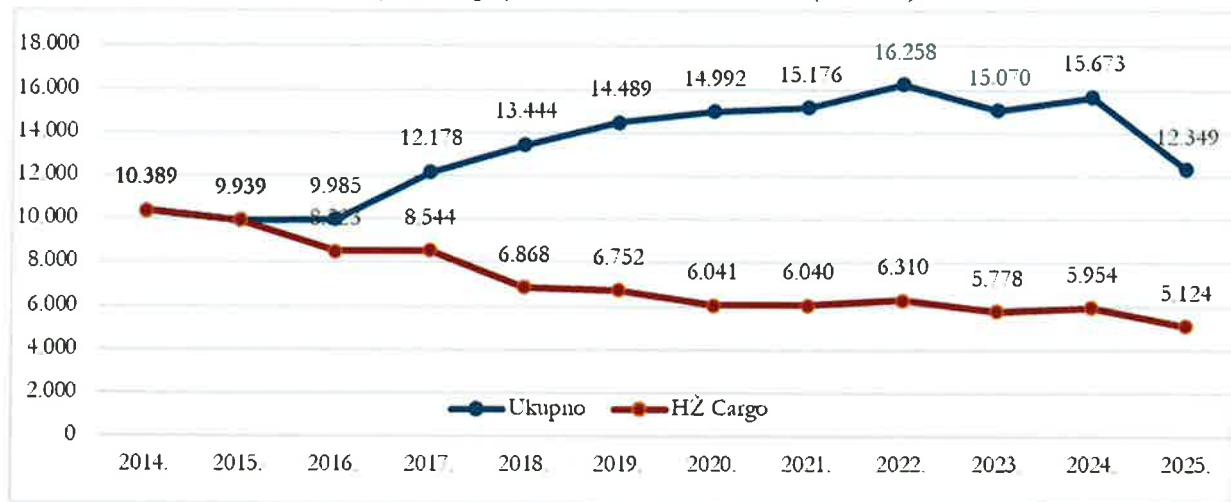
OSTVARENI PRIJEVOZ	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.	Indeks 25./24.
UKUPAN PRIJEVOZ ROBE (tis. tona)	127.794	127.824	126.905	133.431	132.000	99
Željeznički prijevoz	15.176	16.257	15.070	15.673	12.349	79
Cestovni prijevoz	84.953	86.402	88.160	93.827	94.775	101
Cjevovodni transport	9.158	9.225	9.686	8.978	9.113	102
Pomorski i obalni prijevoz	17.809	15.355	13.623	14.559	15.443	106
Prijevoz unutrašnjim vodenim putovima	697	583	364	392	319	81
Zračni prijevoz	1	2	2	2	1	50
UKUPNO - TONSKI KILOMETRI (mil.)	114.707	105.465	99.343	86.421	84.514	98
Željeznički prijevoz	3.172	3.529	3.145	3.293	3.011	91
Cestovni prijevoz	13.629	13.659	14.329	14.325	15.427	108
Cjevovodni transport	2.164	2.250	2.377	2.107	1.887	90
Pomorski i obalni prijevoz	95.707	85.989	79.474	66.681	64.172	96
Prijevoz unutrašnjim vodenim putovima	34	37	17	13	16	123
Zračni prijevoz	1	1	1	2	1	50

Izvor: DZS, Priopćenje TRAN-2025-1-1/4 od 13.02.2026.

Tijekom 2025. godine u Republici Hrvatskoj prevezeno je ukupno 132,0 milijuna tona robe, što je 1,4 milijuna tona manje ili 1 posto, u usporedbi s prethodnom godinom. NTKM prevezene robe u istom su se razdoblju smanjili za 1,9 milijardi ili 2 posto.

Nažalost, prijevoz tereta željeznicom je segment koji je najviše utjecao na ukupan pad tržišta prijevoza. Tako je u 2025. željeznicom prevezeno samo 12,35 milijuna tona što su količine prevezenog tereta još iz 2017. godine. Ukupno je prevezeno 3,32 milijuna tona ili 21 posto manje u odnosu na prethodnu godinu

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

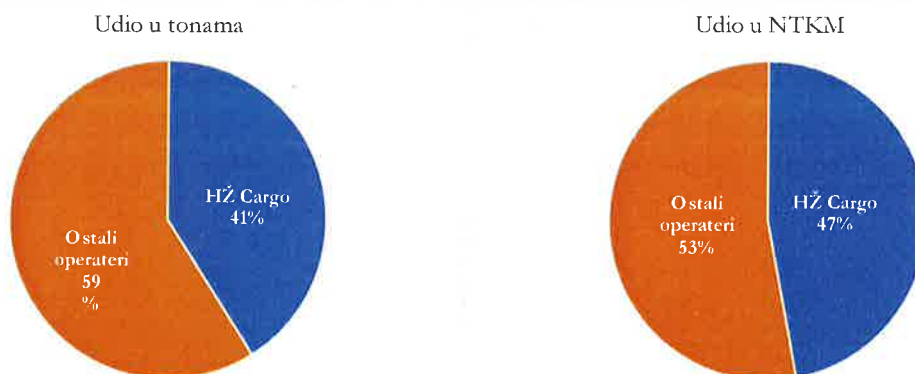


Usporedba ukupnog tržišta prijevoza tereta željeznicom po kvartalima 2025. u odnosu na 2024. godinu

Tržište RH	2024.				I-XII	2025.				I-XII	Indeks 25/24
	Q1	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3	Q4		
Tone (tisuće)	4.542	4.048	3.784	3.299	15.673	3.191	3.090	2.905	3.163	12.349	79
NTKM (milijuni)	829	839	828	797	3.293	767	735	732	777	3.011	91
Postotni pad prevezenih tona po kvartalima 2025/2024						30%	24%	23%	4%		
Postotni pad NTKM po kvartalima 2025/2024						7%	12%	12%	3%		

Od 2016. godine na liberalizirano tržište željezničkog teretnog prijevoza ozbiljnije se uključuju i ostali operateri te im od tada udio na tržištu neprestano raste. U Republici Hrvatskoj je u 2025. godini djelovalo 19 teretnih željezničkih prijevoznika, od kojih je 13 bilo aktivno i obavljalo usluge prijevoza, a 6 ih je bilo neaktivno.

Tržišni udio HŽ Cargo u odnosu na ostale prijevoznike u 2025. godini



U odnosu na prethodnu godinu, HŽ Cargo je povećao tržišni udio za 3% u prevezenim tonama, dok se tržišni udio u NTKM smanjio za 3% kao posljedica manjeg obujma prijevoza po Ličkoj pruzi.

Prodaja

HŽ Cargo je u 2025. godini prevezao 5,12 milijuna tona robe, što je 830 tisuća tona, odnosno 14 posto manje nego 2024. godine. Gledajući prevezene NTKM, njihova količina je pala za 13 posto u odnosu na prethodnu godinu, odnosno prevezeno je 205 milijuna NTKM manje. S obzirom da je HŽ Cargo zbog tržišnih uvjeta bio prisiljen korigirati cijene prijevoza, pad prihoda od prodaje u postotnom iznosu je ipak manji i iznosi 7 posto, odnosno 4,1 milijun eura.

Gledajući prijevoz po vrstama roba, rast u odnosu na 2024. godinu ostvaren je kod prijevoza derivata, gnojiva i kemikalija, dok je najveći pad uz prijevoz žitarica zabilježio prijevoz starog željeza.

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

- Opći pad tržišta prijevoza tereta željeznicom (prije svega rasutih tereta) u Europi i Hrvatskoj
- Povećanje neprekidnih zatvora pruga na koridoru RH2 za 20 posto
- Snažan pad prijevoza žitarica
- Jak utjecaj cestovnog prijevoza
- Nastavak pada prijevoza na Ličkoj/Dalmatinskoj pruzi

U zadnjem kvartalu 2025. otvoren je novi terminal – Rijeka Gateway te su prošireni kapaciteti na postojećem terminalu. Za vjerovati je da će navedene aktivnosti doprinijeti daljnjem razvoju riječke luke i povećanjem kontejnerskog, intermodalnog prijevoza.

Također u zadnjem kvartalu ponovo je s proizvodnjom počela kutinska Petrokemija te se dijelom revitalizirao i prijevoz gnojiva.

Kroz cijelu 2025. godinu odjel prodaje je aktivno radio na razvoju tržišnog potencijala te dodatnom razvoju partnerskih odnosa i organizacije cjelovitih transporta na kompletnim prijevoznim pravcima.

Naši glavni kupci Railtrans International (Slovačka), Budamar South (Slovačka), FCG Leget Container Terminal (Srbija), Eurolog System (Srbija), Ferest (Italija), CIOS (Hrvatska) predstavljaju osnovu našeg poslovanja i samo s kvalitetnom uslugom HŽ Cargo može opstati na vrlo zahtjevnom i konkurentnom tržištu.

Lička/Dalmatinska pruga (pruga M604)

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.

Najveći dio prijevoza na Ličkoj/Dalmatinskoj pruzi (Oštarije → Split – Zadar – Šibenik) obavlja HŽ Cargo uz još jednog prijevoznika koji prometuje samo do Gospića. Ta pruga je tehnološki iznimno zahtjevana 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.

Ukupni troškovi lokomotiva, goriva, vagona i ljudi nisu pokriveni prodajnim cijenama te HŽ Cargo zbog toga godinama generira velike gubitke. S ciljem očuvanja poslovanja Društva, a i zbog osiguranja prijevoza robe prema dalmatinskim lukama i poslovnim subjektima, bili smo primorani provesti djelomičnu optimizaciju poslovanja i povećati cijene prijevoza.

Zbog visokih cijena kupci preusmjeravaju svoje terete na kamione, a prijevozi na pruzi M604 se iz godine u godinu smanjuju. Osim što kupci preusmjeravaju prijevoz na cestu, djelomično preusmjeravaju i na Luku Rijeka što dodatno utječe na smanjenje prijevoza. Na toj se dionici nekoć prevozilo preko 800 tisuća tona tereta godišnje, dok je u 2025. godini taj iznos pao ispod 200 tisuća tona te se kompletan prijevoz svodi praktički na jednog većeg kupca.

HŽ Cargo - godišnje prevezene količine na pruzi M604 (tone)

Lička pruga	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Prevezene tone	815.085	595.591	621.414	295.833	205.644	186.347

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.

Ljudski potencijali

Kretanje broja radnika

HŽ Cargo je u 2025. godini nastavio s procesom zbrinjavanja radnika, optimizacijom poslovanja te je smanjio fluktuaciju radnika, ali i dalje postoji problem pronalaska izvršnih radnika, prije svega manevrista, imajući u vidu starosnu strukturu zaposlenih unutar Društva. 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 2025. godini.

Na dan 31.12.2025. godine HŽ Cargo imao je ukupno 930 zaposlenih, a od toga je 925 radnika bilo zaposleno na neodređeno (99,46%) i 5 na određeno vrijeme (0,54%). Usporedimo li ukupan broj zaposlenih krajem prošle godine s istim razdobljem 2024. godine, kada je bilo 939 radnika, može se vidjeti da se ukupan broj radnika smanjio za 9. No iako se broj radnika neznatno smanjio, troškovi radnika su se tijekom 2025. godine u usporedbi s prethodnom godinom povećali za više od 5,5 milijuna eura ili 20 posto.

Broj radnika i mjesečna bruto primanja 2020. – 2025.

Opis	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Broj zaposlenih na 31.12.	1.304	1.171	1.063	942	939	930
Prosječni mjesečni trošak po radniku u godini (bez otpremnina)	1.617 €	1.729 €	1.886 €	2.192 €	2.443 €	2.852 €
Prosječni ukupni mjesečni trošak radnika HŽ Cargo (uključene otpremnine)	2.348.672 €	2.059.913 €	2.086.471 €	2.166.044 €	2.305.072 €	2.766.120 €

Tijekom prošle godine zaposleno je ukupno 56 radnika, dok je društvo istovremeno napustilo 65 radnika.

Broj radnika 2020. – 2025.

HŽ Cargo	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Broj radnika na početku razdoblja	1469	1304	1133	1063	946	939
Otišli	184	197	125	175	84	65
Novoupisani	19	26	55	54	77	56
Broj radnika na kraju razdoblja	1304	1133	1063	946	939	930
Od toga u Željezničkom fondu	33	20	9	7	6	1

Obrazovna, dobna i spolna struktura radnika

Kad je riječ o obrazovnoj strukturi radnika, najveći broj njih, odnosno 759, ima završenu srednju stručnu spremu, a slijede radnici s visokom stručnom spremom, njih 66.

Broj zaposlenih prema stručnoj spremi

Stručna sprema	VSS	VŠS	SSS	PKV/NKV/ NSS
Broj radnika	66	40	759	65

Na dan 31.12.2025. godine najveći broj radnika, odnosno njih 467 ili 50,2 posto, pripadao je dobnoj skupini preko 50 godina. Dio zaposlenih ima i takozvani beneficirani radni staž, zbog čega stječu pravo za odlazak u mirovinu uz smanjenje dobne granice. Shodno tome, došlo je do povećanog broja odlazaka radnika u mirovinu, ali će se brojke vidjeti tek u prvom kvartalu 2026. godine s obzirom na kompletnu

proceduru zbrinjavanja te zadnji radni dan 15. siječnja 2026. S obzirom na starosnu i obrazovnu strukturu zaposlenih, vidljivo je da je nužno zapošljavanje mladih i obrazovanih kadrova.

<i>Broj zaposlenih prema starosti</i>				<i>Broj zaposlenih prema spolu</i>	
< 30 godina	30-50 godina	>50 godina	Ukupno	Spol	Zaposleni
128	335	467	930	Žene	101
				Muškarci	829
				Ukupno	930

Što se tiče spolne strukture zaposlenih, na dan 31.12.2025. godine 829 radnika bilo je muškog, a 101 ženskog spola.

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. Stupanjem na snagu novog Kolektivnog ugovora 1. veljače 2025. značajno su povećanja primanja i prava radnika te će sukladno navedenom Ugovoru plaće radnika rasti za dodatnih 2,5 % i u 2026. godini. Kroz petogodišnji period, od 2021. do danas, prosječna mjesečna bruto plaća radnika HŽ Carga porasla je za 75% i taj trend će se nastaviti u 2026.

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 obavezan 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 pogode (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, procjena 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.

Zaštita na radu

Tijekom 2025. godine zabilježeno je ukupno devet ozljeda na radu koje spadaju u skupinu lakših ozljeda. U 2024. godini bilo je ukupno jedanaest ozljeda na radu, od kojih se jedna ozljeda na radu dogodila 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. Dakle, broj ozljeda na radu tijekom 2025. godine u usporedbi s godinom smanjio se za dvije. Kao posljedica ozljeda na radu, u 2025. godini iskorišteno je 337 dana bolovanja.

Prosjeck broj ozljeda na radu u rasponu od pet godina iznosi 10,8 godišnje,

Broj ozljeda na radu

	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Broj ozljeda na radu	14	12	8	11	9
Prijavljena oboljenja na profesionalnoj osnovi	0	0	0	0	0

Neprestano ulažemo u unapređenje zdravlja i sigurnosti svojih radnika. Statistički podaci pokazuju da je stopa ozlijeđenih radnika tijekom 2025. godine bila niska i niža od prethodne godine, a cilj nam je postići još nižu stopu poduzimanjem mjera opreza na svim područjima rada, edukacijama i stalnim praćenjem novosti vezanih za sigurnost na radnom mjestu te ulaganjima u sigurnosnu opremu. 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.

Tehnologija

Operativa

Služba za upravljanje i izvršenje prijevoza imala je vrlo zahtjevnu godinu. Iako je HŽ Cargo u 2025. prevezao ukupno 4.932 puna vlaka što je 809 vlakova manje nego godinu prije kada je Društvo prevezlo 5741 puni vlak, služba je morala odgovoriti na probleme nastale mnogobrojnim zatvorima, pronalaženjem alternativnih pravaca te optimalnom organizacijom poslovanja u danim uvjetima. Najaktivniji kolodvori (s najviše zaprimljenih i otpremljenih punih vlakova) bili su Tovarnik DG i Rijeka Brajdica.

Lokomotive

Na dan 31.12.2025. godine u vlasništvu Društva imali smo ukupno 123 lokomotive. Od ukupnog broja samo 65 lokomotiva je operativno. HŽ Cargo u najmu ima i šest lokomotiva Siemens Vectron 6193.

Stanje lokomotiva na 31.12.2025.

Vrsta	Serija	Stanje lokomotiva		
		Operativne	Neaktivne	Ukupno
Elektro	1141	26	15	41
Elektro	1061	0	4	4
Dizel	2062	14	20	34
Dizel	2063	2	2	4
Dizel	2041	10	2	12
Manevarska	2132	13	15	28
Ukupno HŽ Cargo		65	58	123
Siemens Vectron (zakup)	6193	6		6
Ukupno operativno		71	58	129

Od ovih operativnih lokomotiva, njih šest je bilo na dugotrajnim izvanrednim popravcima tako da možemo reći da je Društvo u 2025. raspolagalo s 59 vlastitih voznih lokomotiva i 6 lokomotiva u najmu.

S obzirom na povećanu potrebu za raspoloživim voznim električnim lokomotivama, HŽ Cargo uputio je 2024. 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 na kojoj je u siječnju 2025. završen investicijski popravak i ista je ponovo aktivna.

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 2025. godine HŽ Cargo imao je u najmu šest takvih lokomotiva i u planu je uzimanje još jedne početkom 2026. godine.

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, iskoristivosti lokomotiva, kao i za praćenje realizacije redovitog održavanja.

Većina lokomotiva serije 1141 ne posjeduje elektrodinamičku kočnicu, što otežava vožnju vlakova, a to je osobito naglašeno kod vagona s LL kočnim umetcima, čije se uvođenje u naš vagonski park gotovo u cijelosti provelo do kraja 2025. godine.

Prosječna starost operativnih lokomotiva na 31.12.2025.

Serijski broj lokomotive	Prosječna starost
Elektro 1141	47,65
Dizel 2062	52
Dizel 2063	53
Dizel 2041	61
Manevra 2132	53,77
Ukupno	52,03

Prosječna starost svih operativnih lokomotiva je 52 godina pa troškovi njihovog održavanja i pogonske energije imaju velik udio u ukupnim troškovima. Sedam elektro lokomotiva Asea 1141 iz 1987. godine najmlađe su lokomotive u našem voznom parku. Prosječna starost samo dizel lokomotiva je skoro 56 godina. Zbog svoje starosti i slabijih tehničkih karakteristika, lokomotive su nepouzdanije i često se kvare, što stvara dodatan problem u poslovanju te kvalitetnom i pravovremenom izvršenju prijevoza. Raspoloživost operativnih lokomotiva je zbog svoje starosti na godišnjem nivou od 70% što znači da inače vučne lokomotive gotovo trećinu vremena nemamo na raspolaganju. Za sve lokomotive koje trenutačno čekaju popravak donijet će se odluka o isplativosti popravka i daljnjim ulaganjima ovisno o stvarnim potrebama tržišta.



Novoobnovljena elektrolokomotiva serije 1141

Nakon zakupa 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 2026. 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.

- Prosječna starost operativnih lokomotiva 52 godine
- Veliki troškovi održavanja i smanjena raspoloživost zbog starosti lokomotiva

Vagoni

Na dan 31. prosinca 2025. godine HŽ Cargo posjedovao je ukupno 2.741 vagon raznih serija, od čega 2.159 aktivnih vagona.

Stanje vagona HŽ Cargo na 31.12.2025.

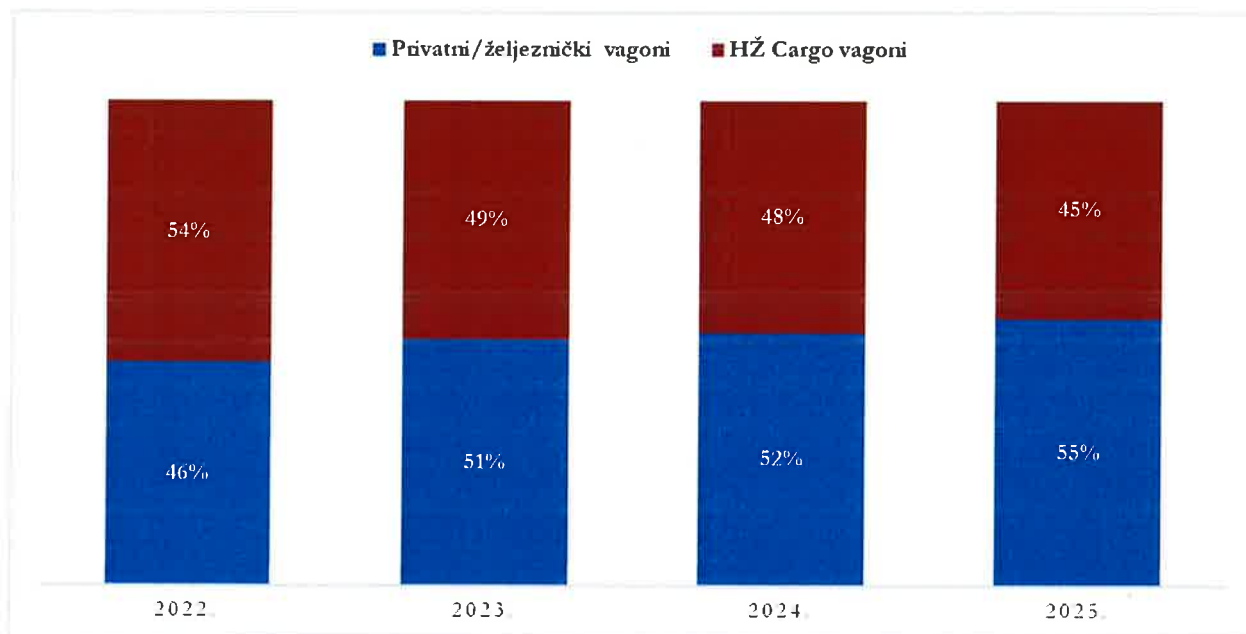
Osnovna podjela vagona	Namjena (kratki opis)	Serijski broj vagona	Svi vagoni HŽC	Vagoni za potrebe prodaje	Aktivni vagoni HŽC	Neaktivni vagoni HŽC
Zatvoreni vagoni (I serija) s pomičnim krovom	Rasuti teret (šecet/zitnice/gnojivo) (Volumen=80 m ³ , gravitacijski istovar otvaranjem lijevaka ručnim mehanizmom)	Tadns-z (083)	100	100	100	0
	Rasuti teret (pijesak, tucanik)-istovar pneumatskim podizanjem sinduka na bočnu stranu vagona	Eamos-z (594)	180	180	180	0
	Rasuti teret -rudača/metalni otpad (6 bočnih vrata)-istovar mehanizacijom ili prekratanjem	Eaos-z (530)	598	450	450	97
Otvoreni vagoni (E serija)	Rasuti teret -rudača/metalni otpad (2 bočnih vrata)istovar mehanizacijom ili prekratanjem	Eaos-z (5302)-mod.vrata	91	142	142	0
	Rasuti teret -rudača/metalni otpad (2 čelona i 6 bočnih vrata)istovar mehanizacijom ili bočnim/čeonim prekratanjem	Eas-z (596)	208	208	208	0
	Rasuti teret rudača/metalni otpad (L= 15,7 m, 4 bočnih vrata, nosiv. 66t) istovar mehanizacijom ili prekratanjem (kočnica max. učinka 58 t)	Eanos-z (5373)	30	30	30	0
	Rasuti teret rudača/metalni otpad (L= 15,7 m, 4 bočnih vrata, nosiv. 66t) istovar mehanizacijom ili prekratanjem (kočnica max. učinka 72t)	Eanoss-z (5379)	310	127	145	165
Plato vagoni (L+R+S serije)	Kontejneri, dvoosovinski	Lgs-z (442)	120	0	31	89
	Kontejneri	Sgns-z (456)-mod. kočnice	36	36	36	0
	Kontejneri i pojedinačni tereti (niske čelone stranice)	Rgs-z (391)	304	304	304	0
	Kontejneri i pojedinačni tereti (niske čelone i bočne stranice)	Regs-z (392)	1	1	1	0
	Prijevoz pojedinačnih tereta-kameni blokovi/metalni profili (niske čelone stranice)	Rs-z (390)	42	42	42	0
	Pojedinačni tereti (pomičnom cernadom na amjevima za zaštitu tereta)	Rils-z (354)	20	20	20	0
	Plato vagoni	Kontejneri	Lgnss-z (443)	20	0	0
Prijevoz kamiona s prikolicom		Saadkms-z (498)	50	0	2	48
Spec. otvoreni (I' serija)		Rasuti teret (kameni tucanik) gravitacijski istovar otvaranjem lijevaka ručnim mehanizmom)	Faccs-z (699)	98	98	98
	Rasuti teret (kameni tucanik) gravitacijski istovar otvaranjem lijevaka putem mehaničkog mehanizma)	Fals-z (665)	203	110	110	93
Spec. zatvoreni (U serija)	Prijevoz praškastog tereta/cementa (CEMEX) - istovar stlačenim zrakom	Uacms-z (9326)	54	54	54	0
Vagonska cisterna (Z serija)	Prijevoz prehrambenih tvari (plastificirana unutrašnjost)	Zas-z (786)	25	25	25	0
	Prijevoz naftnih derivata (benzin/diesel)	Zais-z (785)	177	177	177	0
Vagoni za željezničke potrebe	Prijevoz pijeska za namirenje lokomotivskih depoa HŽ Cargo/HŽ PP - istovar stlačenim zrakom	Uakk-zž (921)	2	2	2	0
	Prijevoz osoblja (HŽ Cargo potrebe)	U-tz (940)	2	2	2	0
Zatvoreni vagoni (II serija) s pomičnim stranicama	Paletizirani teret („big bags“)	Habbinss-z (287)	30	0	0	30
		Habbins-z (2770)	40	0	0	40
Ukupno			2741	2108	2159	582

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, krajem 2025. godine prodali smo još 14 vagona serije Saadkms-z. Nažalost, uslijed sveopćeg pada tržišta prijevoza tereta željeznicom pala je i potražnja za vagonima te nismo uspjeli realizirati planiranu prodaju dijela neaktivnih vagona.

Kao i kod lokomotiva, glavna karakteristika vagona je visoka prosječna starost od 37,79 godina, zbog čega Društvo ima sve veće 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 započeo s ugradnjom LL kočionih umetaka kako bi zadržao ugovorene prijevoze s vlastitim vagonima na tržištu Europske unije. U tu je svrhu, nakon što je u 2024. uloženo 1,2 milijuna eura u 2025. jeloženo dodatnih 1,4 milijuna te ukupno ulaganje za navedenu ugradnju kroz dvije godine iznosi **2,6 milijuna eura vlastitih sredstava**. Na dan 31.12.2025. godine HŽ Cargo raspolagao je s ukupno 1583 vagona s ugrađenim elementima koji smanjuju buku, odnosno kočnim umetcima od kompozitnog (LL) materijala.



Omjer prijevoza tereta privatnim u odnosu na HŽ Cargo vagone

Pojavom novih serija vagona na tržištu, prvenstveno vagona za prijevoz žitarica, koji imaju veći kapacitet, manju vlastitu masu i duljinu, HŽ Cargo izgubio je dijelom 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 2025. godinu pokazuju da je udio vagona HŽ Carga u ukupnom prijevozu iznosio 45 posto – 2023. prvi put je pao ispod 50% – te da taj udio iz godine u godinu pada, a to najbolje oslikava promjenu na tržištu, kao i brzinu tih promjena.

- Udio privatnih vagona kontinuirano raste
- Prosječna starost vagona 38 godina
- 582 neaktivna vagona
- U zamjenu kočionih umetaka na 1.583 vagona uloženo 2,6 milijuna eura

Informacijska i komunikacijska tehnologija (IKT)

Odjel za IKT upravlja informacijskim sustavom i kibernetičkom sigurnošću, telekomunikacijama i tehničkom zaštitom. Odjel pruža podršku operativnim službama i cjelokupnom poslovanju Društva u upravljanju i nadzoru poslovnih procesa. To uključuje primjenu aplikacijskih sustava te informacijske i komunikacijske infrastrukture s ciljem ostvarivanja strateških, operativnih i poslovnih ciljeva uz optimalno upravljanje resursima.

Jedan od najvažnijih strateških iskoraka je potpuno uklanjanje dugogodišnje IKT strateške infrastrukturne i povezane operativne ovisnosti o vanjskim subjektima. Navedena ovisnost bila je uspostavljena još od samog početka osnivanja zasebnog Društva HŽ Cargo, prvenstveno kroz infrastrukturu i sustave HŽ Infrastrukture, a kasnije i kroz angažman drugih vanjskih tvrtki.

Tijekom 2025. godine ukinute su i posljednje infrastrukturne i tehničke poveznice, uključujući VPN tunele prema infrastrukturi HŽ Infrastrukture, čime je zaključen proces potpunog razdvajanja informacijskih sustava koji je intenzivno započeo 2021. godine.

HŽ Cargo je kategoriziran kao ključni subjekt u sektoru Promet, podsektoru Željeznički promet, te je obveznik provedbe napredne razine mjera upravljanja kibernetičkim sigurnosnim rizicima

Sukladno navedenoj obvezi doneseni su ključni osnovni interni akti i upravljačke odluke iz područja kibernetičke sigurnosti, a provedene su sljedeće aktivnosti:

- provedba vanjskih i unutarnjih penetracijskih testiranja sustava, uključujući simulacije phishing napada na djelatnike
- revizija informacijskog sustava te revizija sigurnosne pouzdanosti ključnih dobavljača
- identifikacija i sanacija utvrđenih ranjivosti u najvećem dijelu
- implementacija dislociranog backup sustava
- jačanje sustava upravljanja poslovnim kontinuitetom, s posebnim naglaskom na ključne operativne odjele definirane BIA analizom, uključujući osiguranje mogućnosti rada na rezervnim lokacijama te provedbu redovitih vježbi i testiranja scenarija postupanja u slučaju više sile

Provedene mjere značajno su unaprijedile razinu otpornosti informacijskog sustava te usklađenost Društva s regulatornim zahtjevima koji proizlaze iz statusa ključnog subjekta.

U segmentu poslovnih aplikacija nastavljena je integracija ERP sustava s RailPro sustavom, pokrenut je projekt daljnje digitalizacije poslovanja i odrađene su pripreme za Fiskalizaciju 2.0

Projekt digitalizacije kroz DMS (Document Management System) u 2025. godini dovršen je završetkom tehničke faze implementacije i testiranja te je sustav uspješno stavljen u produkcijsko okruženje uz integraciju s ERP sustavom. Tijekom 2026. godine planirano je njegovo potpuno operativno korištenje, uz daljnji razvoj funkcionalnosti i nastavak digitalizacije dodatnih poslovnih procesa.

Društvo u cjelini, i dalje je snažno usmjereno na digitalizaciju i optimizaciju sustava.

Neaktivna imovina

Poslovanja HŽ Carga već godinama opterećuje neaktivna imovina čija knjigovodstvena vrijednost i godišnji iznos amortizacije otežavaju poslovanje Društva. HŽ Cargo je na dan 31.12.2025. raspolagao s 34 nekretnine koje se ne koristi i koje imaju ukupnu knjigovodstvenu vrijednost od 4,66 milijuna eura.

Što se pokretne imovine tiče – neaktivno je 58 lokomotiva ukupne vrijednosti 934 tisuća eura. Većina njih je u vrlo lošem stanju, zastarjela i vrlo teško prilagodljiva novim zahtjevima tržišta. Neaktivnih i zastarjelih vagona HŽ Cargo ima 582 ukupne knjigovodstvene vrijednosti 18,55 milijuna.

Stanje neaktivne imovine HŽ Carga na 31.12.2025.

Neaktivna imovina	Broj jedinica	Udio	Knjig. vrijednost (000€)	God. amortizacija (000€)
Nekretnine	34	45,95%	4.660	110
Lokomotive	58	47,15%	934	156
Vagoni	582	21,23%	18.550	1.390
Ukupno			24.144	1.656

HŽ Cargo u vlasništvu posjeduje 74 nekretnine (čvrsti objekt ili zemljište) na 118.468 m² od čega 63.207 m² otpada na prostor u Pločama i 27.368 m² na zemljište Diokija u Zagrebu. Za 41 nekretninu nije još u cijelosti završen proces utvrđivanja vlasništva ili nisu do kraja provedena geodetska mjerenja i upis u katastar.

Nekretnine su značajna i otegotna stavka u poslovanju HŽ Carga. Iako bavljenje nekretninama nije osnovna djelatnost Društva, uslijed podjele HŽ Holdinga 2006. i 2012. godine napravljena je nelogična i loša raspodjela objekata i zemljišta između novonastalih društava koje su do tada bile u sastavu HŽ Holdinga. HŽ Cargo unazad pet godina krenuo je sa sređivanjem stanja i rješavanjem nepotrebnih nekretnina koje opterećuju poslovanje i bilancu Društva.

Iskoristivost nekretnina u vlasništvu HŽ Carga

Raspored nekretnina po području	Koristi HŽ Cargo	Zakup trećoj strani	Ne koristi se	Ukupno
RP Centar	6	2	4	12
RP Zapad	5	7	3	15
RP Istok	3	5	2	10
RP Jug	2	10	25	37
Ukupno	16	24	34	74

Također, u 2025. HŽ Cargo je nastavio s racionalizacijom prostora u zakupu te je ukupna površina smanjena s 3.890,79 m² na početku razdoblja na 3.387,79 m² na kraju razdoblja ili 13 %.

HŽ Cargo će i u narednom periodu nastaviti s rješavanjem problema neaktivne imovine. To je segment koji opterećuje bilancu Društva i utječe na profitabilnost poslovanja.

- 24,1 milijuna eura knjigovodstvena vrijednost imovine koja se ne koristi
- 46% nekretnina koje se ne koriste
- 47% neaktivnih lokomotiva
- 21% neaktivnih vagona

Financijski okvir

Račun dobiti i gubitka

Opis	I-XII 2024.	I-XII 2025.	Indeks 25/24
Prihodi od prodaje	59.453.541	55.306.932	93
Prihodi od usluga prijevoza robe	55.026.269	50.004.423	91
Prihodi od ostalih usluga u prijevozu	4.427.272	5.302.510	120
Prihodi od zakupa nekretnina	586.312	350.470	60
Prihodi od prodaje robe i materijala	658.326	644.129	98
UKUPNO POSLOVNI PRIHODI	60.698.179	56.301.531	93
Materijalni troškovi	24.109.946	24.133.287	100
Troškovi sirovina i materijala	9.044.441	7.846.767	87
<i>Materijal i rezervni dijelovi</i>	<i>620.061</i>	<i>322.151</i>	52
<i>Energija</i>	<i>8.424.380</i>	<i>7.524.616</i>	89
Električna energija za vuču	4.575.321	4.484.842	98
Gorivo za vuču	3.710.364	2.928.605	79
Ostala energija	138.695	111.170	80
Troškovi prodane robe	523.398	622.506	119
Ostali vanjski troškovi (usluge)	14.542.107	15.664.014	108
<i>Tekuće održavanje</i>	<i>5.062.952</i>	<i>5.058.630</i>	100
<i>Troškovi prijevoza HŽI</i>	<i>5.487.536</i>	<i>5.359.270</i>	98
<i>Ostale usluge prijevoza</i>	<i>2.455.529</i>	<i>3.583.206</i>	146
<i>IKT</i>	<i>610.795</i>	<i>650.463</i>	106
<i>Ostale usluge</i>	<i>925.295</i>	<i>1.012.445</i>	109
Troškovi osoblja	27.660.866	33.227.484	120
Plaće i doprinosi	24.394.804	28.286.835	116
Prijevoz na posao i s posla	726.969	723.633	100
Ostali troškovi radnika	2.539.093	4.217.017	166
Ostali troškovi	645.348	581.834	90
UKUPNO POSLOVNI RASHODI	52.416.161	57.942.605	111
EBITDA	8.282.018	-1.641.074	
EBITDA marža	13,6%	-2,9%	
Amortizacija	-12.189.282	-11.760.677	96
Ostali poslovni prihodi	10.372.337	3.678.263	35
Ostali poslovni rashodi	-5.784.484	-1.526.053	26
Vrijednosno usklađenje	-236.282	-145.081	61
Rezerviranja	-901.226	-946.457	105
EBIT	-456.919	-12.341.079	
EBIT marža	-0,6%	-20,6%	
Financijski prihodi	1.178.969	827.351	70
Financijski rashodi	-461.757	-501.484	109
Dobit/Gubitak	260.294	-12.015.211	
Ukupno prihodi	72.249.485	60.807.146	84
Ukupno rashodi	71.989.191	72.822.357	101

HŽ Cargo je u 2025. godini ostvario gubitak u iznosu od 12,02 milijuna eura. Nakon 2021. prvi put je zabilježena negativna EBITDA od 1,64 milijuna eura kao posljedica pada volumena prijevoza i povećanih troškova radnika.

Prihodi

Ukupni prihodi u 2025. godini iznose 60,81 milijun eura i manji su za 11,44 milijuna eura ili 16 posto u usporedbi s prethodnom godinom. Smanjenje prihoda rezultat je smanjenja prihoda od prijevoza te manjeg prihoda od prodaje neaktivne imovine. ***Račun dobiti i gubitka 2025.***

HŽ Cargo ostvaruje najveći dio svojih prihoda od pružanja usluga prijevoza, te se stanje na tržištu snažno odražava na poslovanje društva. Kako je 2025. kompletno tržište palo za 21 posto, prihodi od usluga prijevoza robe u 2025. godini manji su za 5,02 milijuna eura ili 9 posto u usporedbi s godinom ranije. Prihodi od ostalih usluga u prijevozu veći su za 1,07 milijuna eura ili 35 posto, zbog povećane organizacije cjelokupnog prijevoza na trasama izvan Hrvatske.

Prihodi od zakupa nekretnina u 2025. godini manji su za 235 tisuća eura ili 40 posto jer su krajem 2024. prodane nekretnine u Splitu.

Prihodi od prodaje robe i materijala praktički su ostali na istom nivou, odnosno manji su za 14 tisuća eura ili 2 posto.

Ostali poslovni prihodi manji su za 6,69 milijuna eura odnosno 65 posto. Razlog je izostanak prodaje neaktivne imovine, prije svega vagona i nekretnina.

Financijski prihodi manji su za 352 tisuća eura odnosno 30 posto i to zbog manjih prihoda od kamata na oročena sredstva.

Rashodi

Ukupni rashodi u 2025. godini iznose 72,8 milijuna eura i veći su za 833 tisuće eura ili 1 posto u odnosu na 2024. 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 su za 1,20 milijuna eura ili 13 posto u odnosu na prethodnu godinu, a smanjenje troškova posljedica je smanjenog volumena prijevoza.

Povećanje troškova zabilježeno je kod ostalih usluga prijevoza za 1,13 milijuna eura ili 46 posto sukladno i većim prihodima kao posljedica povećane organizacije cjelokupnog prijevoza na trasama izvan Hrvatske.

Troškovi usluga pristupa trasi, iako su cijene minimalnog paketa narasle, manji su za 128 tisuća eura ili 2 posto zbog smanjenog obujma prijevoza.

IKT troškovi veći su za 40 tisuća eura ili 6 posto, ponajviše radi troškova licenci.

Troškovi radnika povećani su za 5,56 milijuna eura odnosno 20 posto u odnosu na 2024. godinu. Unatoč neznatnom smanjenju broja radnika, novim Kolektivnom ugovorom na snazi od 1. veljače povećane su plaće i ostale naknade tako da je u konačnici trošak radnika veći u odnosu na prethodnu godinu. Ostali

troškovi radnika povećani su za 1,68 milijuna eura odnosno 66 posto radi isplaćenih otpremnina u ukupnom iznosu od 1,32 milijuna eura.

Ostali troškovi smanjeni su za 64 tisuća eura, odnosno 10 posto, u odnosu na prethodnu godinu i to prvenstveno jer su prodane nekretnine u Splitu.

Amortizacija je u 2025. godini manja 428 tisuća eura ili 4 posto u odnosu na isto razdoblje prethodne godine zbog manjeg broja vagona u vlasništvu Društva.

Ostali poslovni rashodi manji su za 4,25 milijuna u odnosu na 2024. ili 74 posto, iz razloga izostanka prodaje neoperativne imovine i samim time otpisa knjigovodstvenih vrijednosti.

Financijski rashodi povećani su za 40 tisuća eura, odnosno 9 posto zbog većih troškova zakupa lokomotiva.

Investicije

Ostvarene investicije u 2025. godini

Područje investicija	Iznos
Vagoni	5.599.039 €
Lokomotive	343.272 €
IT	30.794 €
Nekretnine	14.840 €
Ukupno	5.987.944 €

Iz tablice je vidljivo da najveći dio sredstava za investicije odlazi na ulaganja u vagone i redovito održavanje voznog parka. Dodatno je tu investiciju opteretilo ulaganje u ugradnju LL kočionih umetaka od 1,2 milijuna eura u 2025. godini. Što se lokomotiva tiče, modernizirana je jedna elektro lokomotiva serije 1141.

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. S obzirom na trenutno stanje na tržištu i velikog iznosa potrebnih sredstava za investicije, konačnu odluku o daljnjim investicijskim aktivnostima HŽ Cargo će donijeti po završetku postupka pronalaska strateškog partnera.

Sredstva iz državnog proračuna

HŽ Cargo u 2025. 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 potkategorije: 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 potkategorije: 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 ustroji registar rizika na razini Društva. Sukladno članku 19. stavak 1. Zakona o kibernetičkoj sigurnosti (Narodne novine br.14/24), prema kojem HŽ Cargo predstavlja ključan subjekt sukladno Zakonu za sektor promet te je utvrđena visoka razina kibernetičkih sigurnosnih rizika.

HŽ Cargo je definirao 10 strateških rizika za koje su organizirana praćenja, postupanja te su zadužene osobe za upravljanje pojedinim rizikom i napravljen je Registar rizika. Neovisno od ovih 10 strateških rizika po sektorima, posebnu kategorizaciju i naglasak imaju Služba za sigurnost, kontrolu i zaštitu te Odjel za informacijsku i komunikacijsku tehnologiju (IKT) zbog kibernetičkih sigurnosnih rizika.

U nastavku je tablica strateških rizika uz kratko objašnjenje i razinu izloženosti pojedinog rizika.

Tablica strateških rizika HŽ Cargo

Broj	Rizik	Razina izloženosti	Kratki opis rizika
1.	Tržišni rizik - promjena tokova roba	Visoka	Promjene trgovačkih, industrijskih i logističkih tokova mogu smanjiti obujam željezničkog teretnog prijevoza. Dugotrajnije promjene tokova roba mogu negativno utjecati na ostvarenje strateških ciljeva rasta, uključujući pad prihoda.
2.	Rizik likvidnosti - gubitak većih kupaca	Visoka	Gubitak ključnih ugovora može dovesti do pada prihoda i tržišnog udjela. Dugoročan gubitak većih kupaca može ugroziti stabilnost i održivost poslovanja.
3.	Smanjenje pristupačnosti željezničke infrastrukture - zatvaranje pruga	Srednja	Privremeno ili trajno zatvaranje pruga te ograničenja kapaciteta smanjuju dostupnost prijevoznih pravaca. Negativno utječe na konkurentnost željezničkog prijevoza i na planirane prihode.
4.	Nedostatak vještina za buduće projekte - rizik kadrova	Srednja	Nedostatak potrebnih znanja i vještina otežava provedbu budućih razvojnih i digitalnih projekata.
5.	Rizik ugleda i percepcije	Srednja	Negativna percepcija javnosti može proizaći iz vlastitih operativnih performansi i stanja željezničke infrastrukture. Povezivanje reputacije HŽ Carga s problemima infrastrukture može utjecati na povjerenje korisnika.
6.	Neuspjeh provedbe modernizacije Društva - rizik organizacijske agilnosti	Visoka	Neuspješna ili djelomična provedba modernizacije može ugroziti dugoročni razvoj, konkurentnost te financijsku održivost Društva, uključujući negativan utjecaj na likvidnost i sposobnost ispunjavanja financijskih obveza.
7.	Neosigurano strateško partnerstvo	Visoka	Neosiguravanje strateškog partnerstva u planiranom roku može ograničiti provedbu planirane modernizacije i razvojnih aktivnosti Društva, prvenstveno širjenje Društva na tržišta Regije.
8.	Rizik netočnog i zakašnjelog fakturiranja transportnih usluga	Niska	Ljudska pogreška pri unosu podataka o prijevozu, primjena pogrešne tarife. Nepravovremena dostava dokumentacije o izvršenom prevozu - kašnjenje u zaprimanju podataka od operativnih službi ili preopterećenost zaposlenika.
9.	Rizik gubitka zakonskog predujeta za obavljanje djelatnosti - osiguranje od odgovornosti	Srednja	Neizdavanje ili oduzimanje police osiguranja od opće odgovornosti, zbog prethodnih štetnih događaja ili nepovoljne procjene osiguravatelja. Gubitak police može dovesti do zabrane obavljanja djelatnosti i gašenja poslovanja.
10.	Tehnološki rizik - zastarjela tehnološka infrastruktura i vozni park	Visoka	Nedovoljna modernizacija tehnološke infrastrukture povećava operativne troškove i smanjuje konkurentnost društva.

Društvo je navedene rizike prepoznalo i sustavno radi na njihovoj kontroli i minimiziranju negativnih posljedica. Primjera radi, tržišni rizik odnosi se na promjenu tokova roba (smanjene tranzita), smanjenje obujma prijevoza teretom i gubitak većih kupaca. Posljedice uključuju pad prihoda, smanjenje tržišnog udjela i ugrožavanje poslovne održivosti što se i dogodilo u 2025. godini. Kako bi ublažili navedeni rizik Društvo kontinuirano istražuje tržišta i traži nove prilike, unapređuje prodajne i tehnološke procese te odnose s kupcima uz diverzifikaciju portfelja. Optimizacija poslovanja omogućit će pravovremene reakcije uz minimiziranje troškova i potencijalne štete. Razvijaju se interoperabilna prijevoznih rješenja za robne tokove radi zadržavanja postojećih i privlačenja novih tereta.

Kroz rizik neuspjeha provedbe modernizacije Društva – rizika organizacijske agilnosti – provlači se rizik troškova radnika i optimizacije poslovanja kroz pregovore sa sindikatima. Primjenom novog kolektivnog Ugovora trošak radnika u 2025. godine iznosio je 60% prihoda od prodaje što je dugoročno neodrživo i Društvo je prinuđeno nastaviti s procesom zbrinjavanja viška radnika kako bi saniralo navedeni rizik i troškove radnika dovelo na poslovno prihvatljivu razinu.

Rizik nemogućnosti uspostave strateškog partnerstva direktno je povezan s osiguranjem financijskih sredstava neophodnih za modernizaciju flote i razvoj tržišta i poslovanja u regiju. Razvoj strateških partnerstava između velikih željezničkih teretnih operatera i velikih logističkih kompanija značajan je tržišni trend. Taj je trend prisutan ne samo na tržištu Republike Hrvatske, već ponajprije na regionalnoj razini, ali i na razini cijele Europe. Željeznički teretni prijevoz kapitalno je intenzivna djelatnost koja zahtijeva značajna ulaganja, pri čemu najveći trošak za nacionalne prijevoznike predstavljaju neaktivni vagoni i lokomotive te održavanje neprofitabilnih prijevoznih pravaca. Slijedom navedenoga, prijevoznici kroz međusobne dogovore i uspostavu strateških partnerstava nastoje optimizirati korištenje resursa, povećati operativnu učinkovitost i unaprijediti ukupnu profitabilnost poslovanja.

Zaključak

Od otvaranja tržišta željezničkog teretnog prijevoza 2013. godine, suočavajući se s intenzivnom konkurencijom i bez pristupa proračunskim sredstvima, Društvo je nakon dvije godine pozitivnog poslovanja završilo financijsku godinu s gubitkom od 12,02 milijuna eura, a nakon više godina zabilježena je i negativna EBITDA od 1,64 milijuna eura. Europsko, regionalno i domaće tržište željezničkog prijevoza je u padu, dok je konkurentska borba sve agresivnija s velikim brojem privatnih prijevoznika od kojih su neki dio velikih svjetskih logističkih grupacija i imaju osigurane izvore financiranja.

Veliki pad tržišta željezničkog prijevoza tereta koji je započeo u zadnjem kvartalu 2024. godine nastavio se u 2025. i posebno je zahvatio segment žitarica, robe koja na hrvatskom tržištu predstavlja najveći volumen prijevoza. Posljedica je to navedenog pada cjelokupnog tržišta RH koje je izgubilo 3,32 milijuna tona tereta u odnosu na godinu prije. Iako je HŽ Cargo povećao svoj tržišni udio, količina prevezenih tona od 5,12 milijuna tona manja je za 830 tisuća u odnosu na 2024. godinu i najmanja u proteklih deset godina.

Povećani neprekidni zatvori pruga za 20 posto u odnosu na prethodnu-godinu, dodatno su utjecali na manji promet od planiranog te je Društvo u rujnu pristupilo rebalansu plana koji je osim izmjene plana prihoda uključivao i izmjenu plana rashoda, poglavito povećane troškove radnika uslijed primjene novog Kolektivnog ugovora od 1. veljače 2025.

Održivost poslovanja Društva dodatno je ugrožena značajnim rastom troškova radnika kao posljedicom primjene navedenog Kolektivnog ugovora od 1.2.2025. kada su troškovi radnika porasli prosječno za 20%.

Krajem godine, točnije u prosincu, dogodio se još jedan veliki troškovni udar na HŽ Cargo. Sukladno izvješću o mreži za 2026. i primjeni novog voznog reda od 15.12.2025., HŽ Infrastruktura uvelike je povisila cijene električne energije za vuču (53-54%) i minimalnog paketa pristupa trasi (oko 14%). Efekti ovog poskupljenja bili su vidljivi već u prosincu mjesecu, a veliki utjecaj na poslovanje i profitabilnost društva imat će u 2026. godini.

Padom tržišta izostala je i planirana prodaja neaktivne imovine koja je značajno utjecala na pozitivan rezultat Društva u 2023. i 2024. godini. Tako smo, kroz pozitivnu razliku u ostalim prihodima i rashodima u 2025. godini ostvarili 2,8 milijuna eura manje nego u 2024. godini, odnosno 4 milijuna eura manje nego u 2023. godini. Ako pogledamo tri glavna parametra – pad volumena prijevoza kao posljedicu pada tržišta i zatvora pruga, povećane troškove radnika te izostanak ostalih prihoda od prodaje neaktivne imovine – doći ćemo do zaključka da se njihova razlika gotovo u potpunosti podudara s konačnim financijskim rezultatom poslovanja Društva što je vidljivo iz Računa dobiti i gubitka za 2025. godinu.

Zaključno s 31. kolovozom 2025. zaprimljene su dvije ponude za potencijalnog strateškog partnera. Sukladno odluci Vlade Republike Hrvatske od 16. veljače 2023. godine kada je pokrenut je postupak i osnovano Povjerenstvo za provedbu istoga. Po zaprimljenim ponudama Povjerenstvo je obavilo dodatne razgovore s oba ponuđača te se očekuje se da će u prvoj polovici 2026. godine biti donesena konačna odluka.

U skladu sa stanjem na tržištu i stanjem u društvu te globalnim političkim zbivanjima, HŽ Cargo je svjestan 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 prodaju sve neoperativne imovine. S druge strane, potrebno je jačati partnerske odnose s velikim kupcima i tvrtkama u okruženju, ali i donijeti konačnu odluku oko statusa prijevoza na Ličkoj/ Dalmatinskoj pruzi. Važno je istaknuti da HŽ Cargo bez odgovarajućih potpora za prijevoze na Ličkoj/ Dalmatinskoj pruzi, kao i obeštećenja zbog pada prihoda uzrokovanih neprekidnim zatvorima pruga, u narednom srednjoročnom razdoblju ne može pozitivno poslovati.

Željeznički teretni prijevoz u Hrvatskoj suočava se s nizom strukturnih i operativnih izazova, koji su dijelom posljedica stanja infrastrukture, a dijelom promjena na tržištu transporta i logistike. Tri glavna cilja koja HŽ Cargo mora realizirati u narednim godinama kako bi osigurao kontinuitet poslovanja su: širenje poslovanja izvan granica Republike Hrvatske, modernizacija flote i optimizacija troškova zaposlenih.

Istodobno, modernizacija željezničke mreže, razvoj međunarodnih logističkih koridora te jačanje intermodalnog transporta predstavljaju važnu priliku za dugoročno jačanje uloge željeznice u nacionalnom i regionalnom prometnom sustavu.

- Nakon 2 godine pozitivnog poslovanja Društvo je iskazalo gubitak razdoblja 12 milijuna eura
- Izostanak državnih potpora
- Društvo je nastavilo s optimizacijom troškova 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.	31.12.2025.
DUGOTRAJNA IMOVINA	93.250.354	94.727.631	90.734.531
KRA TKOTRAJNA IMOVINA	52.263.481	50.628.435	41.797.590
PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI	520.435	349.245	612.423
UKUPNO AKTIVA	146.034.270	145.705.312	133.144.544
PASIVA	31.12.2023.	31.12.2024.	31.12.2025.
KAPITAL I REZERVE	119.474.844	119.714.809	108.606.072
TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL	22.796.204	22.796.204	22.796.204
KAPITALNE REZERVE	93.732.715	93.732.715	93.732.715
REZERVE IZ DOBITI	382.437	382.437	382.437
REVALORIZACIJSKE REZERVE	2.393.094	2.368.393	3.431.043
ZADRŽANA DOBIT ILI PRENESENI GUBITAK	-1.846.943	174.766	278.884
DOBIT ILI GUBITAK POSLOVNE GODINE	2.017.336	260.294	-12.015.211
REZERVIRANJA	5.243.228	5.097.811	4.839.658
DUGOROČNE OBVEZE	6.922.961	7.870.109	5.171.931
KRA TKOROČNE OBVEZE	13.532.052	11.484.103	11.987.304
ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA	861.185	1.538.480	2.539.579
UKUPNO PASIVA	146.034.270	145.705.312	133.144.544

Prilog 2.

Novčani tijek

Novčani tijek	2023.	2024.	2025.
Neto novčani tokovi iz poslovnih aktivnosti	7.514.662	7.114.832	11.585.417
Neto novčani tokovi iz investicijskih aktivnosti	1.727.040	-8.754.601	-7.640.251
Primici od kredita	403.946	403.946	290.038
Otplata kredita	0	0	
Otplata po najmovima	-3.292.026	-3.859.018	-3.365.407
Neto novčani tokovi iz financijskih aktivnosti	-2.888.080	-3.455.072	-3.075.369
UKUPNO NETO NOVČANI TIJEK	6.353.622	-5.094.841	869.797
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	1.469.638	7.823.260	2.728.359
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	7.823.260	2.728.359	3.598.156

Prilog 3.

Analiza duga

Dugoročne obveze	31.12.2023.	31.12.2024.	31.12.2025.
- odgođena porezna obveza	525.313	519.891	753.156
- financijski leasing	3.137	212	0
- operativni leasing	6.394.511	7.350.006	4.418.775
- ostale dugoročne obveze			
UKUPNO	6.922.961	7.870.109	5.171.931

Kratkoročne obveze	31.12.2023.	31.12.2024.	31.12.2025.
- obveze prema dobavljačima	6.567.673	5.005.417	3.753.618
- obveze za zajmove	787.541	905.488	733.406
- ostale obveze	13.681	102.711	89.572
- obveze prema zaposlenima	1.327.199	1.414.159	2.771.077
- obveze za poreze doprinose i sl.	972.096	844.901	1.203.679
- operativni leasing	1.991.501	2.978.793	3.081.077
- obveze za predujmove	1.872.361	232.634	354.875
UKUPNO	13.532.052	11.484.103	11.987.304