

Modernizacija i restrukturiranje željezničkog sektora

1. Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada RH) se obvezuje povećati konkurentnost i učinkovitost željezničkog sektora radi pružanja boljih usluga korisnicima u putničkom i teretnom prometu i podizanja gospodarske konkurentnosti Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: RH).

2. Ova je obaveza u skladu s ciljevima prometne politike definiranim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) koji se odnose na promicanje održivog, učinkovitog i sigurnog prometa, poboljšanje ekonomske isplativosti željezničkog prijevoza, omogućavanje dobre povezanosti sa susjednim državama, kako bi se ubrzao gospodarski razvoj RH i povezanost unutar jedinstvenog tržišta Europske unije, te ujedno smanjio utjecaj prometa na okoliš i klimatske promjene.

Postizanje ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) i Nacionalne razvojne strategije do 2030. godine pretpostavlja slijedeće aktivnosti: (i) poboljšanje financijske i operativne učinkovitosti željezničkih društava u državnom vlasništvu; (ii) značajna javna ulaganja u održavanje i modernizaciju ključne željezničke infrastrukture; (iii) redefiniranje opsega usluga u svrhu bolje učinkovitosti željezničkog sustava; te (iv) unapređenje funkcija koordinacije i planiranja u cijelom prometnom sektoru.

Za provedbu ovih mjera ključna je izrada cjelovitog i održivog modela financiranja željezničke infrastrukture, usluga u putničkom i teretnom prometu i općenito javnog prijevoza. Napredak će se ubrzati financiranjem iz strukturnih i investicijskih fondova Europske unije namijenjenih za sektor prometa te Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) kao i iz drugih izvora financiranja potrebnih za dostizanje neophodne razine usluga.

3. Vlada RH već surađuje s međunarodnim financijskim institucijama na provedbi elemenata reforme i modernizacije željezničkog sektora. Kontinuirana suradnja Vlade RH s Europskom komisijom temelj je za pripremu sveobuhvatnog restrukturiranja željezničkog sektora što je obuhvaćeno i Nacionalnim programom reformi.

4. Zakonodavstvo RH usklađeno je s pravnom stečevinom Europske unije te omogućava cjeloviti okvir za reforme i modernizaciju u željezničkom sektoru za dugoročno razdoblje.

5. Pismo sektorske politike predstavlja preduvjet za reforme i modernizaciju željezničkog sektora, a naslanja se na javne politike Vlade RH.

I. VIZIJA

Razvijen željeznički sektor u RH koji pruža kvalitetne usluge društvu i u potpunosti je integriran s drugim granama prometa. Siguran, ekonomičan, energetska efikasan, ekološki prihvatljiv, konkurentan i održiv željeznički sektor.

Dugoročni ciljevi Vlade RH za razvoj željezničkog sektora su:

- (i) trajno i održivo poboljšanje sigurnosti i pouzdanosti usluga željezničkog prijevoza na suvremenoj mreži koja će biti potpuno interoperabilna s željezničkom mrežom Europske unije,
- (ii) veća prilagođenost potrebama mobilnosti hrvatskog stanovništva i kvalitetnije usluge za putnike,
- (iii) poticanje veće uporabe željeznice kao sredstva za dekarbonizaciju prometa i prelazak na mobilnost s niskom emisijom ugljika,
- (iv) rast teretnog, intermodalnog i putničkog prijevoza održivim ulaganjem u željezničku infrastrukturu,
- (v) učinkovitija i efikasnija upotreba javnih sredstava za održavanje željezničke mreže i razvoj prijevoznih usluga radi postizanja veće vrijednosti utrošenih javnih sredstava u sektoru prometa
- (vi) konsolidacija prometnog položaja RH kao tranzitne države na željezničkim teretnim pravcima te poboljšana povezanost luke Rijeka kao glavnog izlaza na more srednjoeuropskih država i država u regiji,
- (vii) održavanje i unapređenje nacionalne tehnološke razine sektora koji ima podršku snažnog nacionalnog tehničkog sustava za opremu i usluge te koji podupire razvoj vještina radne snage i radnih mjesta visoke vrijednosti.

II. KONTEKST

6. Vlada RH je započela s programom restrukturiranja željezničkog sektora prije pristupanja RH Europskoj uniji. Djelomični su rezultati postignuti uvođenjem nove organizacijske strukture hrvatskih željezničkih društava u državnom vlasništvu u skladu s pravnom stečevinom Europske unije. Pozitivna dostignuća uključuju: (i) rastuće dinamično tržište privatnih prijevoznika u teretnom prometu; (ii) postupno smanjivanje broja djelatnika u željezničkim društvima u državnom vlasništvu; (iii) početna kapitalna ulaganja u obnovu i modernizaciju željezničke infrastrukture i modernizaciju voznog parka u putničkom prometu uz izravno financiranje države, strukturnih fondova Europske unije, Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) i međunarodnih financijskih institucija.

7. Statistički podaci pokazuju da postoji tržišni potencijal za revitalizaciju željezničkog sektora, ali uz značajno podizanje kvalitete usluga i konkurentnost u odnosu na druge prometne modalitete.
 8. Željeznička mreža i željeznički vozni park uvelike zaostaju za drugim prometnim modalitetima.
 9. Cestovni promet te izgradnja suvremenih autocesta u proteklom razdoblju uvelike je podigla standard u svakom smislu, te omogućila bolju povezanost svih dijelova RH sa zemljama Europske unije i državama regije.
 10. Zastarjela željeznička infrastruktura ima za posljedicu sporost i nepouzdanost izvršenja prijevoznih usluga. Trenutno, male brzine na hrvatskoj željezničkoj mreži ne omogućavaju efikasno korištenje putničkog i teretnog voznog parka. Udio korištenja željezničkog putničkog prijevoza je manji od polovice uobičajene razine u zapadnoeuropskim državama.
 11. Ograničena primjena informacijskih i komunikacijskih tehnologija predstavlja strukturnu prepreku razvoju konkurentnog i održivog željezničkog sustava.
 12. Dosadašnja ulaganja u željezničkom sektoru ne doprinose većem smanjenju štetnih utjecaja prometa na okoliš u RH.
 13. Utjecaj željezničkog sektora u RH neraskidivo je povezan sa snagom nacionalnih željezničkih društava. Visoki operativni troškovi nacionalnih društava u željezničkom sektoru imaju za posljedicu njihov loš financijski položaj.
- U usporedbi s drugim željezničkim sektorima u Europskoj uniji, poslovanje hrvatskog željezničkog sektora u prosjeku je na nižoj razini u gotovo svim dimenzijama učinkovitosti, efikasnosti i financijske održivosti.
14. Nedostatak adekvatnog višegodišnjeg programiranog ulaganja onemogućava predvidivost financiranja i poslovanja nacionalnih željezničkih društava.
 15. RH je uspješno mobilizirala financiranje iz Europske unije radi podrške početnim ulaganjima u modernizaciju, posebice kad je riječ o poboljšanju koridora Transeuropske prometne mreže (TEN-T) i novom voznom parku putničkih pružnih vozila. Međutim, obujam nužnih ulaganja prelazi obujam planiranih sredstava iz fondova Europske unije, a postoje i dodatne potrebe, koje se odnose na redovno održavanje koje vjerojatno neće biti prihvatljive za financiranje iz fondova Europske unije.

III. OSNOVNI ELEMENTI REFORME

Kako bi se osigurao doprinos željezničkog sektora ukupnom gospodarskom i društvenom razvoju Republike Hrvatske potrebna su poboljšanja u slijedećim ključnim područjima:

- A. upravljanje sektorom,*
- B. upravljanje željezničkim društvima i poslovanjem,*
- C. planiranje sektorskih ulaganja i financiranja,*
- D. razvoj znanja, tehnologija i vještina željezničkog sektora.*

A. Upravljanje sektorom

- (i) *Vlada RH će radi dugoročnog planiranja razvoja željezničkog sustava utvrditi Strategiju razvoja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj (u daljnjem tekstu: Sektorska strategija), te donijeti dva srednjoročna akta strateškog planiranja: Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: Nacionalni plan ŽI) i Nacionalni plan upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza (u daljnjem tekstu: Nacionalni plan UIŽP).*

16. Vlada RH će utvrditi Sektorsku strategiju kao akt dugoročnog planiranja razvoja željezničkog sustava kojim će se utvrditi ciljevi, mjere, indikatori uspješnosti provedbe i programi razvoja usluga željezničkog prijevoza, razvoja željezničke infrastrukture i upravljanja željezničkom infrastrukturom. Sektorskom strategijom planirat će se i razvoj institucionalnog, zakonodavnog i organizacijskog okvira.

Vlada RH će na prijedlog Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: MMPI) radi srednjoročnog planiranja razvoja željezničkog sustava donijeti Nacionalni plan ŽI i Nacionalni plan UIŽP. Navedenim nacionalnim planovima odredit će se projekti i aktivnosti te izvori financiranja potrebni za provedbu programa i mjera iz Sektorske strategije. Svi projekti i aktivnosti navedeni u nacionalnim planovima će sadržavati određenu dinamiku realizacije te iznos i izvore financijskih sredstava potrebnih za njihovu realizaciju.

Vlada RH će poticati korištenje informacijsko-komunikacijskih tehnoloških rješenja radi jačanja konkurentnosti, pouzdanosti i sigurnosti željezničkog prometa te smanjenja troškova upravljanja infrastrukturom. Vlada RH prepoznaje digitalizaciju kao razvojni prioritet u jačanju konkurentnosti željezničkog sustava. Kod planiranja razvoja sektora, uzet će se u obzir potreba primjene digitalnih rješenja u svrhu uspostave centraliziranog sustava upravljanja, optimizacije upravljanja imovinom, pružanja putničkih i teretnih prijevoznih usluga te unapređenja signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog sustava.

- (ii) *Jačanje uloge MMPI kao dionika odgovornog za sektorsko planiranje i koordinaciju željezničkih društava u državnom vlasništvu.*

17. Vlada RH će ojačati ulogu MMPI-a putem izmjene organizacijske strukture ministarstva i vještina njegovih zaposlenika ne bi li bolje odgovorilo na tehničke i financijske probleme u sektoru. MMPI će, kao predstavnik javnog sektora, ojačati svoje institucionalne kapacitete za sljedeće funkcije:

- a) *Vlasnika željezničke infrastrukture odgovornog za promjene i razvoj željezničke mreže Republike Hrvatske*
- b) *Promotora politike željezničkog prijevoza kao integralnog dijela prijevoznikog sektora*
- c) *Donositelja nezavisnog regulatornog okvira za željeznički sektor u skladu s propisima Europske unije*

d) *Ugovaratelja usluga javnog prijevoza u željezničkom sektoru.*

18. Uspostavit će se stručna radna skupina unutar MMPI za podršku aktivnostima reforme željezničkog sektora RH.

19. Komercijalni pristup djelatnostima u željezničkom sektoru: Cilj Vlade RH je povećati kvalitetu usluga željezničkog prijevoza. Jačanjem uloge MMPI-a Vlada RH će unaprijediti odnos sa željezničkim sektorom jasnim definiranjem ciljeva politike pružanja usluga. Poslovni subjekti željezničkog sektora u RH bit će ustrojeni oko komercijalno orijentiranih uprava, koje će odgovarati na zahtjeve tržišta.

20. Ugovorni odnosi Vlade RH i željezničkih društava: MMPI će uz pomoć savjetodavnih stručnih eksperata poboljšati upravljanje ugovornim odnosom između države i društva HŽ Infrastruktura (u daljnjem tekstu: HŽI) u svojstvu upravitelja željezničke infrastrukture, kao i ugovorni odnos između države i društva HŽ Putnički prijevoz (u daljnjem tekstu: HŽPP) u svojstvu pružatelja usluga putničkog prijevoza.

21. Praćenje rada uprava željezničkih društava: MMPI će od navedenih društava zatražiti izradu novih poslovnih planova te će pratiti njihovo ostvarenje. Poslovni planovi će se temeljiti na cjelokupnoj Sektorskoj strategiji, Nacionalnom planu razvoja ŽI i Nacionalnom planu UIŽP. Praćenje specifičnih pokazatelja učinka i pokazatelja rezultata omogućit će državi mjerenje rada članova uprava te tako izravno povezati državnu podršku s poboljšanjem efikasnosti, koja povećava učinkovitost trošenja javnih sredstava.

(iii) *Vlada RH će odrediti kriterije i neophodnu razinu usluge zavisno od potražnje u svrhu definiranja investicijskih kategorija na željezničkoj mreži te će napustiti one dijelove mreže pruga koje nisu u mogućnosti osigurati dugoročnu korist.*

22. Vlada RH je izradila procjenu prometa i prometnih potencijala većeg dijela željezničke mreže, a akti strateškog planiranja razvoja željezničkog sektora će uključiti kriterije za prilagodbu razine usluge željezničkog i integriranog prometa, integraciju željezničkog i cestovnog prometa te razvoj intermodalnih čvorišta. Mnoge linije imaju ograničen promet ili ga uopće nemaju, što iziskuje značajne iznose operativnih subvencija za potrebe infrastrukture, a u nekim slučajevima i putničkog i teretnog prometa. Kako bi uskladili raspodjelu sredstava na način da odgovara potražnji, Vlada RH će postepeno restrukturirati željezničku mrežu, uzimajući u obzir lokalne i socijalne probleme, pod uvjetom da (i) u slučaju usluga putničkog prometa, zajednice u kojima će se obustaviti usluga dobiju bolju kvalitetu usluge u usporedbi s trenutnom situacijom korištenjem prednosti „javnog prijevoza na zahtjev“ i da (ii) prijenos sredstava iz jednog dijela mreže u drugi dopusti povećanje stope obnove osnovne željezničke mreže. U provođenju ovih ciljeva identificirati će se broj kilometara pruga na mreži RH za izlazak iz upotrebe u narednom razdoblju kao i slabo frekventne, spore putničke linije koje će se zamijeniti alternativnim prijevozima.

(iv) *Poboljšanje željezničkog regulatornog i institucionalnog okvira i nadzora sigurnosti u željezničkom sektoru.*

23. Vlada RH je uspostavila prikladan institucionalni okvir za uređenje željezničkog sektora i sigurnost u željezničkom sektoru. Međutim, uzimajući u obzir složenost željezničkog sektora i dinamične promjene na hrvatskom tržištu željezničkih usluga Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti, Agencija za

sigurnost željezničkog prometa i Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu moraju dodatno tehnički i organizacijski ojačati.

(v) *Vlada RH će nastaviti poticati politiku niskih naknada za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta radi poboljšanja konkurentnosti željezničkog prijevoza u odnosu na oblike prijevoza manje povoljne za okoliš.*

24. Vlada RH smatra da je razina naknada za korištenje željezničke infrastrukture važan instrument za poticanje prebacivanja s cestovnog na željeznički promet i povećanje tržišnoga udjela željezničkog prijevoza u RH.

25. U kontekstu liberalizacije domaćeg tržišta za putnički željeznički prijevoz, izradit će se procjena razina naknada za korištenje željezničke infrastrukture radi identifikacije najprikladnije politike za poticanje konkurentnosti i više kvalitete usluga za putnike.

26. Naknade za korištenje željezničke infrastrukture su ekonomski optimalne tek ako se postigne usklađenost visina naknada u odnosu na druge načine prijevoza. U tom smislu, provest će se aktivnosti usmjerene na promicanje konzistentnog zakonodavnog okvira vezanog na usklađivanje naknada s drugim načinima prijevoza.

(vi) *Višegodišnji ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom bit će glavni alat za upravljanje infrastrukturom.*

27. Vlada RH će djelovati na uspostavljanju novog višegodišnjeg ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom. Vlada RH namjerava koristiti višegodišnji ugovor kao instrument za postizanje ciljeva politike prijevoza s jasnom raspodjelom odgovornosti između države koja će definirati ciljeve i mjere te raspodijeliti sredstva u odnosu na upravitelja željezničke infrastrukture u RH, zaduženog za donošenje odluka i provođenje aktivnosti kojima će se postići definirani ciljevi. Ovaj pristup stvorit će uvjete za postizanje financijske stabilnosti upravitelja željezničke infrastrukture uz istovremenu transparentnost financijskih transakcija od države prema društvu HŽI, veću troškovnu učinkovitost i veću odgovornost uprave društva HŽI u izvršenju zadataka. Izrada višegodišnjih investicijskih planova u sklopu višegodišnjeg ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom doprinijet će dodatnoj učinkovitosti zbog predvidivosti financiranja i dugoročnijih razdoblja planiranja.

(vii) *Unapređenje usluge javnog željezničkog prijevoza putnika.*

28. Očekuju se promjene u hrvatskom putničkom željezničkom prijevozu kao posljedica otvaranja domaćeg tržišta za tržišno nadmetanje među različitim operaterima. S tim u vezi, Vlada RH namjerava unaprijediti institucionalni okvir radi uklanjanja mogućih prepreka učinkovitim tržišnom nadmetanju kod pružanja usluga putničkog prijevoza.

29. Vlada RH će putem resornog ministarstva redovito procjenjivati potražnju na željezničkom tržištu prijevoznih usluga u svrhu unapređenja usluge javnog prijevoza putnika i pri tome imati u vidu prijedloge i potrebe jedinica lokalne i regionalne samouprave.

30. Vlada RH je višegodišnjim ugovorom društvu HŽPP osigurala mogućnost dugoročnog planiranja javnog prijevoza, također je potrebno osigurati izvore sredstava za investicije koje su nužne, kao što je obnova i modernizacija voznog parka i dodatna ulaganja u informatizaciju prodajnog sustava, a isti će biti korišteni za praćenje usluga koje pruža HŽPP. Međutim, iz operacionalizacije predmetnog ugovora proizlazi potreba za daljnjim unapređenjem ugovornog odnosa. Vlada RH se obvezuje koristiti ugovore o uslugama u javnom prometu kao instrumente za upravljanje odnosom s HŽPP-om i potencijalnim drugim pružateljima usluga željezničkog prijevoza i za osiguranje odgovornosti za kvalitetu i troškove pruženih usluga.

B. Upravljanje željezničkim društvima i poslovanjem

(viii) Željeznička društva u državnom vlasništvu pridržavat će se načela o korporativnom upravljanju Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj(OECD) uz povećanu odgovornost za upravljanje.

31. U sklopu cjelokupnog poslovnog restrukturiranja, sva društva u željezničkom sektoru moraju postići učinkovitije upravljanje imovinom i usvojiti smjernice korporativnog upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).

Odredit će se potrebna imovina i infrastruktura za nužno tehnološko funkcioniranje društava. Radi proteka vremena i kompleksnosti svih međusobnih odnosa koji proizlaze iz Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. potrebno je revidirati procese podjele imovine.

(ix) Upravitelj željezničke infrastrukture će provesti reorganizaciju u području održavanja, upravljanja prometom i vođenja investicijskih infrastrukturnih projekata.

32. Reorganizacija će uključivati slijedeće elemente:

(a) Optimizacija željezničke mreže radi smanjenja operativnih troškova.

Optimizacija mreže će se odvijati sistematično i u skladu s prilikama. Obnova postojećih i izgradnja novih pruga i veliki projekti održavanja od siječnja 2021. nadalje uključuje uklanjanje suvišne neiskorištene infrastrukture. Suvišan prostor u kolodvorskim i stajališnim zgradama prenamijeniti će se u komercijalnu ili javnu funkciju. Cilj je prijelaz hrvatske željezničke infrastrukture na ekonomičniju i iskorišteniju osnovnu imovinu s pojačanim potencijalom za financijsku održivost. Optimizaciju je moguće provoditi samostalno ili zajedno s redovnim djelatnostima održavanja na mreži.

(b) Unapređenje sustava održavanja željezničke infrastrukture koji će se provoditi u skladu s modernizacijom željezničke mreže – Društvo HŽI identificiralo je listu prioriteta intervencija održavanja na mostovima, tunelima i tračničkoj infrastrukturi.

(c) Unapređenje signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog sustava i ulaganje u centralizirani sustav upravljanja (ERTMS-The European Traffic Management System).

Trenutna tehnologija i međunarodna najbolja praksa pretpostavljaju da bi dva centra daljinske kontrole mogla upravljati cijelom hrvatskom mrežom pruga. Poboľšanjem signalizacije i centraliziranim upravljanjem (ERTMS) mogli bi uštedjeti značajna sredstva operativnih troškova godišnje, koja se sad troše na ručno održavanje stare naslijeđene imovine. Važno je napomenuti da bi ove uštede zahtijevale prethodno kapitalno ulaganje u veliku obnovu i modernizaciju infrastrukturne mreže. HŽI će uvesti program obnove signalizacije u razdoblju od 10 do 15 godina, na isteku kojeg bi signalizacija bila automatizirana za cijelu hrvatsku mrežu. HŽI će kroz naredno razdoblje u skladu s nacionalnim planovima postupno provesti program u razdoblju od 10 do 15 godina prateći prirodnu demografiju djelatnika tako da odlazak u starosne mirovine bude usklađen s ulaganjima usmjerenima prema smanjenju radne snage.

33. Reorganizacija će obuhvatiti i društvo Pružne građevine kako bi moglo poslovati neovisno od društva HŽI, doprinijeti učinkovitom građevinskom sektoru i sudjelovati u projektima financiranim iz fondova Europske unije i međunarodnih financijskih institucija. HŽI će iz društva-kćeri Pružne građevine radi racionalizacije redovnog održavanja vratiti u Sektor za održavanje dio zaposlenika iz poslovnog područja održavanja dok će se društvo Pružne građevine odvojiti od društva HŽI.

(x) HŽPP će revidirati organizaciju i poslovanje radi optimiziranja troškova i usluga putničkog prijevoza.

34. Mjere koje će poduzeti društvo HŽPP uključuju slijedeće:

a) redefiniranje usluge radi povećanja putničkog prometa za najmanji iznos subvencije

b) unapređenje i standardizaciju voznog parka i opreme s ciljem pružanja ekološki prihvatljive i održive javne usluge željezničkog prijevoza:

- investicije u postojeće prijevozne kapacitete
- nabava novih vlakova uključujući i vlakove za neelektrificirane pruge (alternativni i hibridni oblici)
- ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta

c) izgradnju tehničko-logističkog centra Zagreb

d) informatizaciju i digitalizaciju:

- nadogradnja ISPRO sustava i ostalih informatičkih sustava
- automati za prodaju karata (stabilni i mobilni)
- modernizacija vlakova uvođenjem GPS sustava i bežičnog interneta

e) unapređenje tarifnih modela HŽPP-a

f) optimizaciju zaustavljanja na postajama sukladno potražnji radi poboljšanja kvalitete usluge

- g) povećanje frekvencije vlakova u vršnim razdobljima na području većih gradova
- h) integraciju gradskog i prigradskog prijevoza
- i) povećanje kvalitete prijevozne usluge i proširenje usluga
- j) poticanje korištenja prijevoza željeznicom djece, učenika i studenata.

(xi) Vlada RH će iznaći odgovarajuće rješenje za dugoročnu održivost poslovanja društva HŽ Cargo (u daljnjem tekstu: HŽC), te će pokrenuti postupak pronalaska strateškog partnera za društvo HŽC.

35. Vlada RH je kroz resorno MMPI angažirala financijskog savjetnika radi procjene trenutnog operativnog i financijskog poslovanja društva, tržišnog okruženja teretnog prijevoza u RH i stanja imovine društva HŽC. Financijski savjetnik je dao preporuku da je strateška opcija za HŽC pronalaženje strateškog partnera. Temeljem navedene procjene potrebno je implementirati novi plan modernizacije i povećanja učinkovitosti s mjerama financijskog i poslovnog restrukturiranja društva.

(xii) Alati za upravljanje ljudskim resursima u društvima u državnom vlasništvu biti će modernizirani.

36. Društva željezničkog sektora će usvojiti suvremene sustave upravljanja ljudskim resursima i radom, uključujući politiku naknada, sustave za razvoj karijere, planiranje i procjenu rada u skladu s modernizacijom sektora te novim potrebama društava.

C. Planiranje sektorskih ulaganja i financiranja

(xiii) Vlada RH će stvoriti preduvjete za učinkovitije upravljanje projektnim ciklusima vezanima uz linijske infrastrukturne projekte u željezničkom sektoru.

37. Vlada RH će kroz koordinaciju resornih ministarstava unaprijediti zakonodavni i institucionalni okvir u svrhu smanjenja administrativnih i institucionalnih prepreka radi učinkovitijeg upravljanja projektnim ciklusima vezanima uz željezničke linijske infrastrukturne projekte.

Potrebno je iz važećeg zakonodavnog okvira izdvojiti linijske infrastrukturne prometne projekte od interesa za RH kao zasebnu kategoriju kako bi se maksimalno ubrzala realizacija takvih projekata.

(xiv) Vlada RH će definirati program modernizacije i obnove željezničkih pruga.

38. Modernizacija željezničkih pruga bit će podijeljena u dvije glavne kategorije: (i) projekti na linijama koje su dio međunarodnih koridora koji povezuju RH s Europskom unijom i susjednim državama u regiji, (ii) projekti na drugim prugama koje nisu dio međunarodnih koridora, no ipak su važne za hrvatski gospodarski i društveni razvoj.

39. Podrška modernizaciji prigradskih linija: skori slijedeći koraci za osvajanje prilika na prigradskim tržištima uključivat će: (i) završetak započetih studija za prigradske linije u okolici Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka; (ii) izrada i financiranje kapitalnog programa prigradskih željezničkih linija s ciljanim kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim intervencijama radi proširenja kapaciteta i poboljšanja kvalitete usluge.

40. Održavanje, obnova i modernizacija postojećih željezničkih linija definirat će se Nacionalnim planom ŽI koji će utvrditi godišnju dinamiku realizacije te iznos i izvore financijskih sredstva potrebnih za realizaciju projekata i aktivnosti kapitalnog održavanja i obnove željezničke infrastrukture.

Kapitalno održavanje i obnova postojećih željezničkih pruga: kašnjenje s financiranjem radova obnove i kapitalnog održavanja prouzročilo je ograničenja brzine iz sigurnosnih razloga i gubitak prijevoznikog kapaciteta zbog lošeg stanja tehničkih parametara pruga. Sektorska strategija i Nacionalni plan ŽI sadržavat će metodologiju za izračun radova na obnovi željezničke infrastrukture na godišnjoj razini i popis prioriteta projekata obnove za sljedećih 5-10 godina.

Ključni aspekt, kojeg će potvrditi Nacionalni plan ŽI bit će godišnje tempo za kapitalno održavanje i obnovu željezničke infrastrukture, smanjenje trenutnog zaostatka i izbjegavanje daljnjeg gomilanja dionica pruga s ograničenjem brzine.

(xv) Cjelokupnu strategiju financiranja odobrit će Ministarstvo financija, a pokrivat će i poslovanje i ulaganja. Ministarstvo financija će planirati buduće potrebe za financiranjem u okviru srednjoročnih i dugoročnih planova razvoja željezničkog sektora.

Sektorsko financiranje poslovanja temeljit će se na ugovorima o pružanja usluga u javnom prometu i višegodišnjim ugovorima o upravljanju željezničkom infrastrukturom putem godišnjih raspodjela sredstava, uključujući periodično održavanje imovine i ciljeve za poboljšanje učinkovitosti.

41. Takva strategija financiranja treba omogućiti višegodišnje kapitalno planiranje kako za infrastrukturna ulaganja, tako i za obnovu željezničkih vozila s ciljem savladavanja nedostataka u učinkovitosti nabavnog lanca putem dugoročnog planiranja i ugovaranja.

42. Glavni izvor financiranja modernizacije hrvatske željezničke infrastrukture i obnove voznog parka bit će sredstva Europske unije iz trenutnog i sljedećeg programskog razdoblja. Vlada RH će identificirati i druge izvore za financiranje modernizacije hrvatske željezničke infrastrukture. Na raspolaganju su i sredstva iz Mehanizma za oporavak i otpornost. Za prioritete projekte od nacionalne važnosti koji nisu uključeni u program financiranja europskim sredstvima

Vlada RH će iznaći druge izvore financiranja. Financiranje obnove infrastrukture i željezničkih vozila osigurat će Vlada RH izravno ili davanjem jamstava.

D. Razvoj znanja, tehnologija i vještina željezničkog sektora

(xvi) Vlada RH će poticati razvoj znanja, tehnologija i vještina u skladu s potrebama željezničkog sektora.

43. Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka: Uvođenje novih tehnologija i povećanje zahtjeva za nadzorom prometa i prometnih sredstava podrazumijeva nužnost osposobljavanja postojećeg osoblja i novozaposlenih u skladu s njihovim specifičnim potrebama.

44. Generiranje znanja i savjetodavnih usluga: Vlada RH će poticati sinergiju između visokih učilišta koja se bave istraživanjima željezničkog sektora i sustava obrazovanja s ciljem prilagodavanja potrebama sektora i tehnološkog napretka.

45. Željeznička vozila i sektor održavanja: Vlada RH će ispitati potencijal različitih sektorskih dionika, uključujući društva-kćeri HŽPP-a i HŽC-a te predložiti strategiju za optimiziranje njihove sposobnosti da odgovore na potrebe hrvatskog željezničkog sektora.

46. MMPI će poticati društva u željezničkom sektoru na stvaranje centara kompetentnosti u svrhu pružanja potpore modernizaciji željezničkog sektora.

Provedbeni plan mjera i aktivnosti reforme željezničkog sektora

| Element reforme | Aktivnost | Očekivana provedba |
|---|--|-----------------------|
| 1. Sektorsko upravljanje | | |
| <i>(i) Vlada RH će radi dugoročnog planiranja razvoja željezničkog sustava utvrditi Sektorsku strategiju, te donijeti dva srednjoročna akta strateškog planiranja: Nacionalni plan ŽI i Nacionalni plan UIŽP.</i> | Proveden natječajni postupak i potpisan ugovor s odabranim konzultantom. | <i>Rujan 2021.</i> |
| | Donesena Sektorska strategija. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| | Donesen Nacionalni plan ŽI s jedinstvenim popisom projekata za modernizaciju željezničke infrastrukture po redu prioriteta, bez obzira na izvor financiranja te razradom metodologije za izračun godišnjih radova obnove potrebnih za nastavak djelovanja postojeće željezničke mreže. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| | Donesen Nacionalni plan UIŽP. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| | Izrada petogodišnjeg poslovnog plana za željeznička društva. | <i>Travanj 2023.</i> |
| <i>(ii) Jačanje uloge MMPI kao dionika odgovornog za sektorsko planiranje i koordinaciju željezničkih društava u državnom vlasništvu.</i> | Uspostavljanje stručne radne skupine unutar MMPI-a za podršku aktivnostima reforme željezničkog sektora RH. | <i>Rujan 2021.</i> |
| <i>(iii) Vlada RH će odrediti kriterije i neophodnu razinu usluge zavisno od potražnje u svrhu definiranja investicijskih kategorija na željezničkoj mreži.</i> | Optimizacija mreže-identificirati broj kilometara dionica pruge za ukidanje. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| | Uvođenje zamjenskih alternativnih prijevoza. | <i>Kontinuirano</i> |
| | Uvođenje javnog prijevoza na zahtjev. | <i>Kontinuirano</i> |

| | | |
|--|---|-----------------------|
| <i>(iv) Poboljšanje željezničkog regulatornog okvira i nadzora sigurnosti u željezničkom sektoru.</i> | Uvođenje institucionalnog okvira u skladu s EU direktivama za regulaciju željezničkog sektora i sigurnosti. | <i>Kontinuirano</i> |
| <i>(v) Vlada RH će nastaviti poticati politiku niskih naknada za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta radi poboljšanja konkurentnosti željezničkog prijevoza u odnosu na oblike prijevoza manje povoljne za okoliš.</i> | Aktivnosti procjene razina naknada za korištenje željezničke infrastrukture radi identifikacije najprikladnije politike za poticanje konkurentnosti i više kvalitete usluga za putnike. | <i>Godišnje</i> |
| | Aktivnosti usmjerene na promicanje konzistentnog zakonodavnog okvira vezanog na usklađivanje naknada s drugim načinima prijevoza. | <i>Kontinuirano</i> |
| <i>(vi) Višegodišnji ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom bit će glavni alat za upravljanje infrastrukturom.</i> | Izrada nacrtu prijedloga višegodišnjeg ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom u skladu sa zakonodavnim okvirom. | <i>Siječanj 2023.</i> |
| | Potpis višegodišnjeg ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom. | <i>Travanj 2023.</i> |
| <i>(vii) Unapređenje usluge javnog željezničkog prijevoza putnika.</i> | Proveden postupak revizije Ugovora o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u RH sklopljenog s društvom HŽPP. | <i>Rujan 2021.</i> |
| <u>2. Upravljanje željezničkim društvima i poslovanje</u> | | |

| | | |
|---|--|---|
| <p>(viii) <i>Željeznička društva u državnom vlasništvu pridržavati će se načela o korporativnom upravljanju Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj(OECD) uz povećanu odgovornost za upravljanje.</i></p> | <p>Usvajanje korporativnih planova u skladu s smjericama Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).</p> | <p><i>Lipanj 2022.</i></p> |
| <p>(ix) <i>Upravitelj željezničke infrastrukture će provesti reorganizaciju u području održavanja, upravljanja prometom i vođenja investicijskih infrastrukturnih projekata.</i></p> | <p>Izrada prijedloga pojednostavljenja željezničke mreže.</p> | <p><i>Prosinac 2022.</i></p> |
| | <p>Odvajanje društva Pružne građevine.</p> | <p><i>Prosinac 2021.</i></p> |
| | <p>Smanjenje operativnih troškova upravljanja prometom.</p> | <p><i>Kontinuirano.</i></p> |
| | <p>Provođenje projekata održavanja, obnove i modernizacije.</p> | <p><i>Kontinuirano.</i></p> |
| | <p>Uspostava informatičkog sustava za praćenje provedbe projekata i realizacije investicija u željezničku infrastrukturu.</p> | <p><i>Prosinac 2022.</i></p> |
| | <p>Plan unapređenja sustava održavanja.</p> | <p><i>Prosinac 2022.</i></p> |
| | <p>Plan razvoja signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog sustava i ulaganja u centralizirani sustav upravljanja (ERTMS).</p> | <p><i>Prosinac 2022.</i></p> |
| <p>(x) <i>HŽPP će revidirati organizaciju i poslovanje radi optimiziranja troškova i usluga putničkog prijevoza.</i></p> | <p>Redizajniranje usluge.</p> | <p><i>Prosinac 2021.</i></p> |
| | <p>Nabava vozila i opreme.</p> | <p><i>2021. 7 EMV 2022. 14 EMV 2023. 12 EMV, 2 DMV 2024. 5 DMV 2025.-2030. 60 vlakova (*indikativna procjena)</i></p> |
| | <p>Izgradnja tehničko-logističkog centra Zagreb i modernizacija postojećih radionica za održavanje.</p> | <p><i>Prosinac 2025.</i></p> |

| | | |
|---|--|-----------------------|
| | Informatizacija i digitalizacija-nadogradnja prodajnog sustava, automati za prodaju karata, uvođenje GPS sustava i bežičnog interneta, nadogradnja informatičkog sustava HŽPP-a. | <i>Prosinac 2024.</i> |
| | Investicijsko održavanje voznog parka HŽPP-a – 110 vagona i 57 lokomotiva/vlakova. | <i>Kontinuirano.</i> |
| <i>(xi) Vlada RH će iznaći odgovarajuće rješenje za dugoročnu održivost poslovanja društva HŽC, te će pokrenuti postupak pronalaska strateškog partnera za društvo HŽC.</i> | Program restrukturiranja HŽC. | <i>Rujan 2021.</i> |
| | Pronalazak strateškog partnera. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| <i>(xii) Alati za upravljanje ljudskim resursima u društvima u državnom vlasništvu bit će modernizirani.</i> | Uvođenje politike nagrada, praćenje radnog opterećenja, procjena radnog učinka. | <i>Prosinac 2022.</i> |
| | Smanjenje broja zaposlenih. | <i>Kontinuirano.</i> |
| <u>3. Planiranje sektorskih ulaganja i financiranja</u> | | |
| <i>(xiii) Vlada RH će stvoriti preduvjete za učinkovitije upravljanje projektnim ciklusima vezanima uz linijske infrastrukturne projekte u željezničkom sektoru.</i> | Uspostavljanje međuresorne radne skupine za rješavanje problematike linijskih infrastrukturnih projekata u željezničkom sektoru. | <i>Rujan 2021.</i> |
| | Unapređenje zakonodavnog i institucionalnog okvira međuresornom suradnjom. | <i>Kontinuirano.</i> |
| <i>(xiv) Vlada RH će definirati program modernizacije i obnove željezničkih pruga.</i> | Određivanje prioriteta za modernizaciju i obnovu. | <i>Prosiac 2022.</i> |

| | | |
|---|--|------------------------------|
| <p><i>(xv) Cjelokupnu strategiju financiranja odobrit će MF, a pokrivat će i poslovanje i ulaganja. MF će planirati buduće potrebe za financiranjem u okviru srednjoročnih i dugoročnih planova razvoja željezničkog sektora.</i></p> | <p>Vlada RH će usvojiti način financiranja koji će zajednički pripremiti HŽI, HŽPP, MMPI i MF.</p> | <p><i>Prosinac 2022.</i></p> |
| <p><u>4. Razvoj znanja, tehnologija i vještina željezničkog sektora</u></p> | | |
| <p><i>(xvi) Vlada RH će poticati razvoj znanja, tehnologija i vještina u skladu s potrebama željezničkog sektora.</i></p> | <p>Stvaranje centara kompetentnosti.</p> | <p><i>Prosinac 2024.</i></p> |