

## **PANEL DISKUSIJA O SUVREMENOJ ŽELJEZNICI U UVJETIMA LIBERALIZIRANOG TRŽIŠTA**

*U sklopu Tribine „Hrvatski željeznički sustav u Europskoj godini željeznice“ održana je panel diskusija pod nazivom “Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta”, koji su zajednički organizirali Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) i Savez za željeznicu.*

**ZAGREB, 22. studenoga 2021.** – U zanimljivoj panel diskusiji sudjelovali su predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, predsjednik Uprave HŽ Carga Dragan Marčinko, član Uprave TRANSAGENT RAILA Boris Rosanda, predsjednik Uprave Končar-Električnih vozila Josip Ninić te ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa.

### **Trebat će nam puno koordinacije**

„Viziji željeznice, kao okosnice održivog razvoja u Republici Hrvatskoj može se pridonijeti jedino ulaganjem, a HŽ Infrastruktura upravo to i čini. Većina naših infrastrukturnih projekata, koji su u ovome trenutku u različitim fazama provedbe i pripreme, odnosi se na obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture na koridorima RH1 i RH2. HŽ Infrastruktura trenutačno u fazi projektiranja ima projekte u vrijednosti od četiri milijarde eura, u postupku javne nabave za radove projekte u vrijednosti dodatnih 550 milijuna eura, dok vrijednost radova koji su u tijeku u ovome trenutku iznosi 850 milijuna eura. Dio zadanih ciljeva koji se tiču unaprjeđenja teretnog prijevoza već smo ostvarili i krajem prošle godine, završili projekt Rijeka Brajdica kojim je Rijeka, kao najvažnija hrvatska luka, dobila modernizirani teretni kolodvor s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetom i stvorila uvjete za znatnije preusmjerenje teretnog prijevoza na željeznicu”, rekao je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić.

„Radimo na unaprjeđenju putničkog prijevoza. Tu bih istaknuo projekte koji se odnose na poboljšanje prijevoza u zagrebačkome prstenu, gdje je mobilnost putnika najveća. Radovi na modernizaciji i elektrifikaciji dionice Zaprešić – Zabok pri samome su kraju, a oni od Savskog Marofa do zagrebačkog Zapadnog kolodvora izvode se planiranom dinamikom i trebali bi završiti sredinom 2022. Želimo omogućiti brže i sigurnije putovanje onima koji svakodnevno koriste usluge željezničkog prijevoza za dolazak na posao ili školovanje, kao i željeznici privući nove putnike, dodao je Kršić.

O tome kako će se radovi na velikim projektima modernizacije pruga odraziti na učinkovitost prijevoznika, Kršić je rekao:

„U drugoj polovici 2022., kad krenu radovi na modernizaciji dionice Karlovac – Hrvatski Leskovac, imat ćemo gradilište na prugama od Karlovca do mađarske granice. Kad tome dodamo ostale radove na drugim dionicama, očekujem puno problema u prijevozu. Morat ćemo se usuglašavati na tjednoj bazi sa prijevoznicima i Lučkom upravom. I ovaj razgovor je dobra prilika pokrenuti nešto. Trebat će nam puno koordinacije da bismo uspjeli udovoljiti korisnicima.

### **HŽ Cargo nije bio spreman za tržišnu utakmicu**

Dragan Marčinko, predsjednik Uprave HŽ Carga, rekao je to da HŽ Cargo, osam godina nakon liberalizacije tržišta, ima 50 posto tržišta i to žele i zadržati. O gubitku tržišta rekao je:

„Razloga za gubitak udjela na tržištu ima više. Nismo bili spremni za tržišnu utakmicu, u nju smo ušli sa velikim brojem zaposlenih, lošom organizacijom i starim voznim parkom. Došli smo gotovo do stečaja, ali smo uz pomoć Vlade RH na putu da projekt oporavka “izguramo” do kraja. Očekujem da ćemo u sljedećih 5 godina kompletno transformirati vozni park. Trenutno imamo 70 aktivnih lokomotiva i 3000 vagona, a godišnje investiramo 50 milijuna kuna u nova vozila. Cargo je danas na prekretnici. Mi se ne vidimo kao “povijesni” prijevoznik, kako je govorio predstavnik HAKOM-a, mi se vidimo kao prijevoznik budućnosti. Ali značajnije pomake ne možemo učiniti sami. Za to nam je potreba pomoć. Jer, željeznica nije “priča za jedan dan”. Optimistični smo jer čim pričamo o budućnosti, onda vidim da imamo neku budućnost”, rekao je Marčinko. Tržište teretnog prijevoza Marčinko je ocijenio dinamičnim, u 5 godina naraslo je 5 milijuna tona, a raste i dalje. Ali, HŽ Cargo, kao jedini prijevoznik vagonskih pošiljaka, koji nosi velike troškove, ne može nositi hrvatski razvoj i industriju. HŽ Cargo, kaže Marčinko, održava “živom” Ličku prugu na kojoj prijevoz nije ekonomičan. Pozdravljaju planove novoga koncesionara u riječkoj luci, ali efekti povećanja u intermodalnom prometu moći će se mjeriti jedino izgradnjom “ozbiljnog kopnenog terminala”

### **Potreban je koordinator interesa prijevoznika i lokalne zajednice**

Željko Ukić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza, pozdravio je radove na modernizaciji infrastrukture, koji bi trebali podići sadašnju prosječnu komercijalnu brzinu putničkih vlakova od 45 km na sat i komentirao:

„Svaki put kad se radi remont na nekoj pruzi, nama se smanji promet oko 30 posto. Nakon završetka radovi putnici se dobrim dijelom vraćaju. To vidimo, npr. sa dionicom Savski Marof – Zapadni kolodvor na kojoj se normalizirao promet i vlakovi su opet puni. Veliki problem su nam pruge u ruralnim krajevima, infrastruktura je loša, nema ni stanovništva, tako da ćemo tu teško vratiti promet.”

Odgovarajući na to kako vratiti promet, Ukić je spomenuo projekt baterijskih vlakova, koji bi mogli biti rješenje za neelektrificirane pruge, a u Hrvatskoj je to 2/3 mreže. Još jedan korak je i odluka o besplatnom prijevozu djece i učenika, zatim, radi se sa lokalnom zajednicom na besplatnom prijevozu studenata, uvođenju turističkih vlakova, itd. Ove godine povezali su Budimpeštu, Prag, Beč, Bratislavu sa Jadranom, a sljedeće godine planiraju tome dodati poljske gradove i Sarajevo. Što se tiče suradnje sa lokalnom samoupravom i potpunog uvođenja integriranog prijevoza u Hrvatskoj, Ukić smatra kako HŽ Putnički prijevoz nije taj koji bi trebao objediniti sve interese lokalne zajednice. Oni su pokrenuli integrirani prijevoz u zagrebačkoj, riječkoj, splitskoj, osječkoj, varaždinskoj i čakovečkoj regiji, ali nedostaje koordinacija na razini države da integrirani prijevoz potpuno zaživi. Važnu ulogu u tome ima i upravitelj infrastrukturom koji treba osigurati bolju uslugu na kolodvorima, stajalištima, parkirališta za automobile i bicikliste, multimodalne terminale... Vezano za aktualnu temu pandemije, Ukić kaže da je broj putovanja u 2020. pao za 35 posto, a u 2021. za 30 posto.

„O daljnjim projekcijama poslovanja teško je govoriti, tek smo malo „udahnuili zraka” nakon pandemije, a sad nas je dočekalo poskupljenje energenata. Poslovanje trebamo dići na granicu rentabilnosti, kako ne bismo postali državni problem, a to nastojimo kompenzirati smanjenjem usluge za 10 posto”, rekao je Ukić.

### **„Končar” osluškuje potrebe tržišta**

Veza „Končara“ i željeznice dugotrajna je, od samih početaka tvrtke. Osvrćući se na današnju situaciju, Josip Ninić kaže:

„U uskoj smo vezi, pratimo jedni druge. Mi s pozicije Končara, osluškujemo potrebe tržišta i sukladno tome definiramo razvojne projekte, kako bismo bili spremni kad dođe vrijeme njihove realizacije. Na našem „meniju“ su razvojni projekti koji ovise o tržišnom potencijalu. Pratimo trendove, osluškujemo što će biti aktualno. Sada su to vozila koja imaju „0 utjecaja na okoliš“. Za neelektrificirane pruge trebamo ekološka rješenja, a ona se traže u hibridnim vozilima, baterijskim i vlakovima pogonjenim na energiju iz vodikovih gorivih ćelija. Prototip baterijskog vlaka mogao bi u prometu biti tijekom 2024. Za prototip takvog vlaka treba nam više vremena. Osim izgradnje vlaka treba nam i investicija u proizvodnju zelenog vodika, a to je investicija u energetske sektor. Izvor moramo osigurati u neposrednoj blizini korisnika, znači, negdje na željeznici. Kad bude omogućena distribucija energije, mi ćemo imati spremne prototipove vlakova na vodikove gorive ćelije.

Na pitanje moderatorice može li domaća industrija u većem omjeru sudjelovati u željezničkim projektima Ninić kaže:

„Domaća industrija ima značajnu ulogu u obnovi željeznice, ali ona može biti daleko veća. Kapitalne investicije zahtijevaju puno industrije. Iz izlaganja državnog tajnika Gospočića vidjeli smo kako se radi o „igri velikih brojeva“. Očekujem značajno zaposlenje hrvatske industrije, ali i znanosti. U dijelu nuđenja poslova u području infrastrukture udio nećemo moći puno povećati, ali postoji cijeli niz tvrtki koje proizvode specifičnu opremu, niz poduzeća koji „tipuju“ na te projekte. Ti projekti omogućit će nam zapošljavanje obrazovanih mladih ljudi.“

O ulozi Končar KEV-a u modernizaciji voznoga parka HŽ Putničkog prijevoza Ninić je rekao:

„Nama je HŽ Putnički prijevoz najvažniji partner. Prošle godine pobijedili smo na natječaju za proizvodnju 21 vlaka, čija se nabava financira sa 85 posto sredstvima europskih fondova. To je prvi veliki projekt sa europskim izvorima. Nadamo se da ćemo nova sredstva dobiti iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti za nove tramvaje i prototipove vlakova. Treba reći da su to proizvodi koje razvijaju domaći inženjeri, tehnološki su najmoderniji i rezultat su suradnje domaće industrije i znanosti. Osim toga, nabava tračničkih vozila ima višestruki efekt na gospodarstvo. Mi možemo pomoći uvođenjem suvremenih rješenja u razvoju prometnog sustava, jer putnici očekuju suvremena vozila u kojima se dobro osjećaju. Postoje projekti, novac je osiguran, ali izazov će biti kako osigurati dovoljno obrazovanih ljudi za realizaciju toga posla. Već sada imamo manjak svih profila radnika. Zato će prednost domaće industrije biti kod savladavanja globalnih problema koje nam je donijela pandemija, a to su usporeni tokovi dobave materijala stranih dobavljača. Ali, neka bude projekata, mi ćemo znati odgovoriti na njih!

### **Imamo još 80 posto tržišta za rast**

Na upit jesu li novi teretni željeznički prijevoznici konkurenti ili suradnici HŽ Carga Boris Rosanda, član Uprave Transagent Raila odgovorio je:

„Moramo surađivati, ulazak privatnih prijevoznika pomogao je održavanju teretnog prijevoza u Hrvatskoj. Pobornik sam postojanja nacionalnog prijevoznika, kao mjesta generiranja kadrova i novih tehnologija, ulaganja koje mali prijevoznici ne mogu odraditi. Kad pričamo o intermodalnom prijevozu uglavnom pričamo o kontejnerskom prekomorskom prijevozu, a nemao niti jedan kopneni terminal za prijevoz opasnih tereta, na primjer. Zbog toga ga mi „poklanjamo“ Sloveniji jer su oni bolji u tome. Rast

prekomorskog prometa kontejnera čini samo 20 posto, tako da imamo još 80 posto prostora za rast. Disbalans u broju kontejnerskih terminala kod nas i drugih zemalja je strahovit! Poticaji u intermodalni prijevoz propali su, osim kod onih koji su ulagali u terminale. Države financiraju nove terminale u krugu od 50 km od područja u kojima se razvija industrija. Željeznica je spremna, na primjer, nikad nismo ostavili teret u Rijeci, ali je problem u terminalima i prilagodbi cestovnih prijevoznika.”

O potrebi “umrežavanja” upravitelja infrastrukturom i prijevoznika, Rosanda je rekao:

„Koordinator bi trebao biti netko kome prijevoz nije osnovna djelatnost. Imali smo inicijativu kroz Hrvatsku gospodarsku komoru, ali nije dobro završila. Možda bi ulogu koordinatora mogao imati Savez za željeznicu koji je dovoljno blizak problemu i razumije ga. Za početak to bi za riječki prometni pravac mogla biti i Lučka uprava Rijeka, zaključio je Rosanda.

### **Rijeka će osvojiti “ligu prvaka”**

Denis Vukorepa, ravnatelj Lučke uprave Rijeka, pozdravio je investicije u željeznicu jer je pandemija pokazala da su jedino željeznica i pomorski prijevoz znali odgovoriti na izazove. On je iznio povijest natječaja za koncesije i ulaganja u Luku Rijeka i rekao:

„Malo nas je ovdje koji smo sve to preživjeli. Danas možemo reći da nikad nije bilo bolje, ali imamo dva problema. To je pogrešna odluka o prepuštanju Poljacima udjela u riječkoj luci, a drugi je premali broj blok-vlakova. Ipak, nedavnim potpisom sa novim koncesionarom u Luci Rijeka napravili smo veliki iskorak. To bih usporedio sa transferom nogometaša: to je kao da je najskuplji svjetski nogometaš potpisao za NK Rijeku! Ali Rijeka će tako osvojiti “ligu prvaka”. Sa 1. siječnjem 2024. počinje novo “putovanje” za nas jer se tada planira puštanje novog terminala. Sadašnji ima kapacitet od 360.000 TU jedinica, a 2028. planira se ukupan promet od 1,5 milijuna TU-a. Tako ćemo postati prva kontejnerska luka na Jadranu. Ali da bismo u riječkoj luci ispunili svoje ciljeve trebaju nam intermodalni terminali na kopnu. Novom koncesionaru zanimljiva je industrijska zona Miklavlje sa 1,5 milijuna kvadratnih metara prostora, koji se nalazi blizu autoceste. Novi koncesionar traži partnere za razvoj terminala. Sad radimo na studijama koje bi trebale pokazati kako bi terminal trebao izgledati.”

O uvjetima koji bi se još trebali ispuniti da bi Rijeka ušla u “ligu prvaka” Vukorepa je rekao to da je bitna izgradnja tzv. “nizinske pruge”, izgradnja drugog kolosijeka kroz grad Rijeku, obnova pruge Rijeka–Pivka, obnova pruge Lupoglav–Raša koja ima jedini stočni terminal u okruženju, kao i jedan od većih terminala za izvoz tvrdog drva. U daljnjoj budućnosti spomenuo je planove za širenje Luke Rijeka izvan gradske jezgre, izgradnju novog kontejnerskog terminala na Krku, s novim željezničkim mostom prema Krku. To u budućnosti osigurava 3 milijuna TU-a godišnje. Svoje izlaganje Vukorepa je zaključio optimistično:

„Rokove za obnovu moramo skratiti! Imat ćemo zastoja i problema, ali svi se moramo “stisnuti”. Vjerujem da ćemo to uspjeti jer danas je koordinacija između svih sudionika na riječkom prometnom pravcu odlična. Komunikacija nikad nije bila bolja, sve rješavamo jednim telefonskim pozivom”.

Podsjetimo, panel rasprava organizirana je u povodu 2021. – Europske godine željeznice. Aktivnostima u okviru Europske godine željeznice želi se omogućiti zamah prema povećanju udjela željezničkog prijevoza na prijevoznom tržištu. Kroz različite događaje, projekte i aktivnosti diljem Europe ističu se različite dimenzije željeznice, od, u svijetu vodeće, europske željezničke inovativne industrije do uloge željeznice u europskoj kulturi i baštini, važnoj ulozi u povezivanju regija, ljudi i poslovanja, ulozi u održivom turizmu, kao i njenu uključenost u odnose Europe sa susjednim zemljama.