

Izvješće o održivosti za 2020.

Sadržaj

I.	Izjava predsjednika Uprave	1
II.	Organizacijski profil društva	2
1.	Osnovni podaci	2
2.	Djelatnost	2
3.	Upravljačka Struktura u 2020.	3
4.	Društva u vlasništvu	3
5.	Organizacijska struktura	4
6.	Članstva u udruženjima	4
7.	Organizacijske vrijednosti i načela	6
8.	Suradnja s dobavljačima	7
III.	Važnost održivog poslovanja	10
1.	Ključni dionici HŽ Putničkog prijevoza	11
2.	Uključenje dionika	11
3.	Ključni utjecaji, rizici i prilike	16
IV.	Ekonomski učinak	18
V.	Društveni učinak	20
1.	Edukacija i poučavanje	20
2.	Zapošljavanje	23
3.	Zdravlje i sigurnost	24
3.1.	Ozljede na radu	25
3.2.	Vrste ozljeda	26
3.3.	Stope ozljeda	26
VI.	Okolišni učinak	27
1.	Energija	27
2.	Emisije	28
3.	Otpadne vode i otpad	30
VII.	Kazalo sadržaja GRI-a	32
VIII.	Popis tablica	35

I. Izjava predsjednika Uprave¹

Poštovani dionici,

dobrodošli na stranice Izvješća o održivosti HŽ Putničkog prijevoza za 2020. godinu.

Radi stalnog unaprjeđenja i podizanja kvalitete usluge javnoga željezničkog prijevoza, HŽ Putnički prijevoz vodi se načelima održivog poslovanja koja uključuju upravljanje društvenim, ekonomskim i ekološkim utjecajima poslovanja, koje smo prikazali u skladu sa smjernicama G4 za izvještavanje o održivosti Globalne inicijative za izvještavanje.

Unatoč teškoj i izazovnoj godini koju je obilježila pandemija covida-19 koja je snažno utjecala na cjelokupan prometni sektor, HŽPP je i 2020. godinu završio pozitivnim financijskim rezultatom, koji bilježi sedmu godinu zaredom. U korona krizi radnici HŽPP-a dali su iznimno veliki doprinos kako bi se javni prijevoz odvijao sukladno propisanim epidemiološkim mjerama.

Kao trgovačko društvo od strateškog interesa za RH i pouzdan partner svojim zaposlenicima i dionicima, u skladu s ciljevima Strategije prometnog razvoja RH 2017. – 2030. poticali smo razvoj strateških usluga u skladu s načelima društvene odgovornosti i globalnim ciljevima održivog razvoja.

Radi poboljšanja kvalitete usluge i smanjenja negativnoga okolišnog učinka, proteklu godinu obilježila su ulaganja u obnovu voznog parka kojima će biti nabavljena 33 nova elektromotorna vlaka. U rujnu 2020. potpisan je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava EU-a kojim će se u 85 %-tnom iznosu financirati proizvodnja 21 elektromotornog vlaka koji će proizvoditi Končar – Električna vozila. Prvi od tih vlakova bit će isporučen u prosincu 2022., a zadnji u prosincu 2023. godine. Uz to, osigurali smo financijska sredstva za nabavu dodatnih 12 elektromotornih vlakova koji će u prometu biti tijekom 2021. i 2022. godine. Time će oko 50 % vlakova HŽPP-a činiti moderan vozni park.

U suradnji s jedinicama lokalne i regionalne samouprave nastavili smo podizati kvalitetu usluge željezničkog prijevoza, osobito prijevoza učenika i studenata. Uz to, upravljanjem potrošnjom energenata, tokova otpada i vodnih resursa nastojali smo smanjiti ekološki otisak našeg poslovanja.

Nadam se da ćemo uvođenjem novih vlakova u promet i daljnjim unaprjeđenjem usluga doprinijeti povećanoj mobilnosti i učinkovitom javnom prijevozu na dobrobit cjelokupnog društva.

predsjednik Uprave

mr. sc. Željko Ukić, dipl. ing

¹ GRI 102-14

II. Organizacijski profil društva

1. Osnovni podaci

HŽ Putnički prijevoz je društvo s ograničenom odgovornošću.² (nadalje u tekstu: HŽPP) osnovano 30. kolovoza 2006. Zakonom o podjeli trgovačkog društva HŽ HRVATSKE ŽELJEZNICE d.o.o. Zagreb, te je upisano kod Trgovačkog suda u Zagrebu. Sjedište Društva je u Zagrebu, Strojarska cesta 11³.

Upisani temeljni kapital na dan 31. prosinca 2020. iznosi 872.367 tisuća kuna (na dan 31. prosinca 2019. u istom iznosu), a jedini osnivač HŽPP-a je Republika Hrvatska. Rješenjem Trgovačkog suda u Zagrebu od 19. siječnja 2016. upisano je povećanje temeljnog kapitala HŽPP-a s iznosa od 75.627 tisuća kuna za iznos od 796.740 tisuća kuna, odnosno na iznos od 872.367 tisuća kuna temeljem Odluke Skupštine HŽPP-a o povećanju temeljnog kapitala ulaganjem prava od 21. prosinca 2015. godine.

Ukupan broj zaposlenih u HŽPP-u na dan 31. prosinca 2020. iznosi 1.789 radnika.⁴

2. Djelatnost

HŽPP je jedini pružatelj usluga na željezničkom putničkom tržištu Republike Hrvatske. Djelatnost HŽPP-a je obavljanje javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu. HŽPP povezuje županijska i regionalna središta međusobno te s lokalnim sredinama, a omogućuje i gradsko-prigradski prijevoz na područjima većih gradova. Uz to, HŽPP vlakovima povezuje Hrvatsku s metropolama susjednih zemalja i središtima zemalja srednje i zapadne Europe⁵. U sklopu navedenih prijevoznih aktivnosti nudi i različite vrste usluga u unutarnjim i međunarodnim vlakovima.⁶

U unutarnjem prijevozu prometuju gradsko-prigradski, lokalni i daljinski vlakovi te posebni agencijski i izletnički vlakovi. U gradsko-prigradskim vlakovima na području Zagreba, Osijeka, Rijeke i Splita prevoze se putnici koji svakodnevno migriraju na relaciji grad – okolica dok su lokalni vlakovi namijenjeni prijevozu putnika koji svakodnevno migriraju na relacijama unutar pojedine regije. Daljinski vlakovi namijenjeni su prijevozu putnika između regionalnih središta (Zagreb, Split, Rijeka, Vinkovci, Varaždin i Osijek), posebni agencijski vlakovi namijenjeni su prijevozu putnika turističkih agencija dok se posebni izletnički vlakovi orijentirani na prijevoz putnika na kulturna događanja na području RH ugovaraju s organizatorima događanja.

U međunarodnom prijevozu Hrvatska je povezana sa Slovenijom, Srbijom, Austrijom, Mađarskom, Njemačkom i Švicarskom.

Uz primarnu djelatnost javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu, HŽPP je registriran i za ostale aktivnosti koje su u pravilu povremene, npr. iznajmljivanje vlastitih

² GRI 102-1

³ GRI 102-3

⁴ GRI 102-7

⁵ GRI 102-6

⁶ GRI 102-2

ORGANIZACIJSKI PROFIL DRUŠTVA

nekretnina, iznajmljivanje ostalih kopnenih prijevoznih sredstava, usluge vlakoprtnje, ostale prateće djelatnosti u prijevozu (manevriranje željezničkim vozilima, ranžiranje), tehnički pregled vagona, lokomotiva i vlakova (garnitura), itd.

3. Upravljačka Struktura⁷ u 2020.

Uprava

- ✚ Željko Ukić, predsjednik Uprave od 2. listopada 2017.
- ✚ Mladen Lugarić, član Uprave od 2. listopada 2017.
- ✚ Damir Rubčić, član Uprave od 2. listopada 2017.

Nadzorni odbor

- ✚ Irena Gerovac Znić, predsjednica od 8. travnja 2019., član od 28. ožujka 2019.
- ✚ Gordan Hanžek, zamjenik od 8. travnja 2019., član od 28. ožujka 2019. do 01. ožujka 2021.
- ✚ mr. sc. Zdeslav Milas, član od 28. ožujka 2019.
- ✚ Tomislav Družak do 14. siječnja 2020.

Skupština

- ✚ ministar nadležan za promet.

4. Društva u vlasništvu⁸

Društva u vlasništvu HŽ PP-a primarno su rezultat povijesnih zbivanja i preustroja hrvatskog željezničkog sektora tijekom čega je dio društava koji je izdvojen iz društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o., između ostalog, pripojeno i Društvu. Trenutačno je HŽ Putnički prijevoz d.o.o. u potpunom ili većinskom vlasništvu slijedeća tri društva:

Udio 100%

udio100%

udio 77%



⁷ GRI 102-18

⁸ GRI 102-45

5. Organizacijska struktura

Organizacijska struktura HŽPP-a temelji se na Zakonu o željeznici (NN 32/19), Zakonu o podjeli trgovačkog društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. (NN 153/05, 57/12), Zakonu o trgovačkim društvima (NN 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15, 40/19) i Izjavi o osnivanju HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Organizacijske jedinice podijeljene su na poslovna i upravna područja.

Poslovna područja su Prodaja i marketing te Logistika i izvršenje prijevoza, a upravna područja su Ured Uprave, Tajništvo Uprave, Informatika, Kontroling, Korporativni poslovi, Sigurnost i zaštita, Ured za internu reviziju, Centar za integrirani prijevoz, Ured za praćenje usklađenosti poslovanja, Financije i računovodstvo, Služba nabave, Pravna služba, Služba za upravljanje ljudskim potencijalima. Uz navedena područja, ustrojene su i regionalne jedinice Zagreb, Varaždin, Vinkovci, Split i Rijeka.

6. Članstva u udruženjima⁹

Suradnja HŽPP-a s poslovno-interesnim organizacijama usmjerena je na razmjenu informacija i razvoj dobre prakse u poslovanju te međusobnu i javnu razmjenu mišljenja. Osim što samostalno sudjeluje na okruglim stolovima i konferencijama, HŽPP kao pružatelj usluge javnog prijevoza putnika željeznicom djeluje na nacionalnoj i međunarodnoj razini unutar organizacija koje se bave radom poduzeća iz željezničkog sektora.

Članstva HŽ Putničkog prijevoza u međunarodnim udruženjima i interesnim organizacijama:

- ✚ **Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER)** - zajednica koja okuplja više od 70 željezničkih poduzeća, čija je uloga zastupanje interesa europskih željezničkih operatera i upravitelja željezničke infrastrukture u europskoj politici u cilju poboljšanja poslovnog i regulatornog okružja
- ✚ **Međunarodna željeznička unija (UIC)** – međunarodna organizacija čija je temeljna zadaća uskiaditi i poboljšati uvjete u kojima posluju željeznička poduzeća kako bi kroz podizanje kvalitete i promociju željezničkog prometa udovoljili izazovima mobilnosti i održivog razvoja
- ✚ **Međunarodni odbor za željeznički prijevoz (CIT)** - udruženje više od 216 željezničkih i brodarskih poduzeća koje pomaže u implementaciji i provedbi međunarodnih zakona te predlaže dokumente važne za međunarodni željeznički promet i standardizira ugovorne odnose između kupaca, prijevoznika i upravitelja infrastrukture
- ✚ **Skupina G4** - regionalna skupina Međunarodne željezničke unije (UIC) osnovana u cilju usklađenog razvoja željeznica na području između Dunava i Jadrana. Zamišljena je kao forum kojemu je krajnji cilj učinkovito unaprjeđenje željezničkog sustava na prostoru G4, uz zajedničke ciljeve i usuglašene interese

⁹ GRI 102-13

ORGANIZACIJSKI PROFIL DRUŠTV

- 🚂 **Udruženje europskih željezničkih prijevoznika (FTE)** - europska udruga željezničkih poduzeća koja promiče prekogranični željeznički promet putnika i tereta u Europi te podupire suradnju željezničkih poduzeća i omogućuje im provođenje trenutanih i planiranih novih prijevoznih ponuda.

Članstva HŽ Putničkog prijevoza u nacionalnim udruženjima i interesnim organizacijama:

- 🏢 **Hrvatska gospodarska komora (HGK)** — samostalna stručno-poslovna organizacija koja promiče, zastupa i usklađuje zajedničke interese svojih članica pred državnim i drugim tijelima u Hrvatskoj i inozemstvu
- 🏢 **Hrvatski zavod za norme** - neovisna i neprofitna javna ustanova osnovana kao nacionalno normirno tijelo Republike Hrvatske radi povećanja razine sigurnosti proizvoda i procesa, čuvanja zdravlja i života ljudi te zaštite okoliša, promicanja kvalitete proizvoda, procesa i usluga, poboljšanja proizvodne učinkovitosti i drugih ciljeva
- 🏢 **Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta** —osnovana radi podrške članovima uslijed povećanja obujma i razine uslužnosti svih prometnih grana, intenziviranja poslova sigurnosti i zaštite u prometu, izrade sve složenijih studija, projekata i elaborata vezanih uz prometnice, prometna sredstva i čovjeka kao ključnog čimbenika u odvijanju prometnih procesa
- 🚂 **Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI)** – okuplja članove vezane uz željeznicu i željezničku industriju, koji podržavaju programske aktivnosti Društva i zajedničkim nastupom promiču razvitak željezničkog sustava
- 🚂 **Savez za željeznicu** - neprofitna krovna udruga svih dionika zainteresiranih za razvoj željezničkog prometa u Hrvatskoj. Savez djeluje kao neprofitna i nevladina organizacija čiji su osnivači sindikati i poduzeća iz željezničkog sektora.
- 🏢 **Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj (HR PSOR)** - neprofitna ustanova koja potiče održivi razvoj u gospodarstvu i zastupa gospodarstvo u održivom razvoju. Njegovi članovi, odnosno predstavnici hrvatskoga gospodarstva, javne ustanove i nevladine organizacije, udružuju znanje, inovativnost i odgovornost u traganju za razvojnim putovima koji uravnotežuju poslovni uspjeh, društvenu dobrobit i zaštitu okoliša.

ORGANIZACIJSKI PROFIL DRUŠTVA

7. Organizacijske vrijednosti i načela¹⁰

MISIJA

prijevoz putnika pružanjem kvalitetne i pouzdane te ekonomski i ekološki prihvatljive usluge u gradsko-prigradskom, lokalnom, regionalnom te unutarnjem i međunarodnom daljinskom prijevozu suvremenim mobilnim kapacitetima

VIZIJA

postati vodeće prijevozničko poduzeće u Hrvatskoj usmjereno na masovan i kvalitetan željeznički prijevoz putnika u skladu s tržišnim načelima na zadovoljstvo vlasnika, korisnika prijevozne usluge i radnika

STRATEŠKI CILJEVI

- ✚ profitabilnost i stabilnost poslovanja
- ✚ dugoročni rast prihoda
- ✚ usmjerenost prema tržištu u cilju privlačenja novih i zadržavanja postojećih putnika
- ✚ daljnji razvoj integriranog prijevoza putnika na lokalnim i regionalnim razinama
- ✚ veće zadovoljstvo putnika kvalitetom pružene usluge
- ✚ povećanje produktivnosti i smanjenje troškova poslovanja
- ✚ operativno povećanje efikasnosti
- ✚ razvoj poslovne i tržišne kulture kroz internu transformaciju poduzeća

ETIČKI KODEKS

Etički kodeks temeljnih vrijednosti, moralnih načela te pravila odgovornog ponašanja i poslovanja temelji se na zajedničkom sustavu vrijednosti koji u skladu s dobrim običajima uvažavaju sudionici u poslovnim procesima. Okvir profesionalnog ponašanja radnika, korisnika usluga i vlasnika HŽPP-a temelji se na općim etičkim vrijednostima pravičnosti, poštenja, čestitosti, savjesnosti, pouzdanosti i odgovornosti.

U okviru etički ispravnog ponašanja rad se temelji na postojećim sredstvima, razvoju i rastu poslovanja te promicanju visokih vrijednosti i ostvarenju maksimalnih rezultata. Etičkim normativima, vrijednostima poslovnog ponašanja i vladanja podliježu i pravila organizacije rada usredotočena na optimizaciju troškova i iskoristivost vremena.

U poslovanju HŽPP-a primjenjuju se etička načela uzajamnog povjerenja, lojalnosti, izbjegavanja sukoba interesa, znanja, iskustva, kompetentnosti, skrbi za optimalan razvoj i korištenje ljudskih sposobnosti i umijeća, efikasnosti u poslovanju i organizaciji, otvorenosti za sredstva javnog informiranja i priopćenja, uvažavanja potreba korisnika usluga te pristupu nulte tolerancije prema korupciji.

¹⁰ GRI 102-16

Radnici trebaju primjenjivati navedena načela i vrijednosti u odnosu prema sudionicima, korisnicima usluga, dobavljačima, nabavljačima, konkurentima, ustanovama, vlasniku i široj javnosti. U radnoj sredini ponašanje radnika temelji se na povjerenju, odanosti, korektnosti i poštivanju dostojanstva svake osobe. Opće načelo zapošljavanja i promaknuća je poštivanje kvalitete, stručnosti i jednakih mogućnosti uz poštivanje zakonskih odredbi, pri čemu se izričito zabranjuje diskriminacija pri napredovanju na radnom mjestu po kriteriju spola, dobi, rase, vjerskog ili političkog uvjerenja i podrijetla, kao i svaki oblik nepotizma i favoriziranja.

Za provedbu i praćenje Etičkog kodeksa Uprava Društva imenuje etičkog povjerenika koji je zadužen za primanje pritužbi radnika, građana i drugih osoba u vezi s neetičnim ponašanjem i mogućim koruptivnim ponašanjem zaposlenika te promoviranje etičkog postupanja u poslovnim odnosima radnika. Svi radnici upoznati su s Etičkim kodeksom, a dodatna obuka planira se Planom poslovanja. U cilju pristupa „nulte tolerancije“ prema korupciji HŽPP je izradio dokument „Akcijski plan za provedbu Antikorupcijskog programa za trgovačka društva u većinskom državnom vlasništvu 2019-2020; HŽ Putnički prijevoz d.o.o.“ objavljen na službenoj web stranici.

Podaci o korisnicima usluga dobiveni izravnim ili neizravnim putem strogo su povjerljivi i služe za internu uporabu zbog čega radnici potpisuju Izjavu o povjerljivosti i nepristranosti. Prikupljeni podaci mogu se koristiti u svrhu poboljšanja spoznaja o potrebama korisnika usluga i pripreme ponude usluga.

8. Suradnja s dobavljačima¹¹

S obzirom na specifičnost poslovanja i broj dionika u hrvatskom željezničkom i povezanim sektorima zbog čega je relativno ograničena mogućnost promjene dobavljača, HŽPP primarno posluje s odabranim dobavljačima za pojedine segmente poslovanja.

Jedan od glavnih dobavljača HŽPP-a u 2020. bilo je dioničko društvo Končar-električna vozila, s kojim surađujemo oko isporuke novih motornih vlakova i potpore u održavanju. Od HŽ Infrastrukture d.o.o. HŽPP naručuje usluge najma trase, korištenja kolodvora, garažiranja vlakova, manevriranja i prodaje karata u određenim službenim mjestima te električnu energiju za vuču vlakova.

S obzirom na strukturu voznog parka HŽPP-a, važni dobavljači su i društva za održavanje mobilnih kapaciteta, među kojima su vlastito društvo Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. za održavanje vučnih vozila, TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju za održavanje i redovne popravke vučnih vozila i vagona i Održavanje vagona (OV) u vlasništvu HŽ Carga. Važan dobavljač je i INA d.d. koja je isporučivala dizelsko gorivo za vuču vlakova te Crodex derivati dva d.o.o.

¹¹ GRI 102-9

ORGANIZACIJSKI PROFIL DRUŠTVA

Tablica 1. Pregled glavnih dobavljača i kupaca Društva u 2020.

Redni broj	NAZIV DOBAVLJAČA	Redni broj	NAZIV KUPACA
1.	KONČAR-ELEKTRIČNA VOZILA d.d.	1.	HŽ CARGO d.o.o.
2.	Tehnički servisi želj.vozila d.o.o.	2.	ZAGREBAČKI ELEKTRIČNI TRAMVAJ d.o.o
3.	HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.	3.	HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
4.	MF-PDV	4.	SRBIJA VOZ
5.	INA d.d.	5.	TEHNIČKI SERVISI Ž VOZILA d.o.o.
6.	TŽV GREDELJ d.o.o. u stečaju	6.	Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.
7.	OV-Održavanje vagona d.o.o.	7.	GRAD ZAGREB, GRAD. URED ZA Obraz.
8.	KING ICT d.o.o.	8.	Pružne građevine d.o.o.
9.	CRODUX DERIVATI DVA d.o.o.	9.	PKP INTERCITY
10.	HŽ CARGO d.o.o.	10.	EURAIL GROUP G.I.E.
11.	MF-porez na dobit	11.	REGIOJET A.S.
12.	HT d.d.	12.	OV-Održavanje vagona d.o.o.
13.	CompING d.o.o.	13.	TRANSAGENT RAIL d.o.o.
14.	ČAZMATRANS PROMET d.o.o.	14.	KRAPINSKO-ZAGORSKA ŽUPANIJA
15.	VINCEK d.o.o.	15.	BRODSKO-POSAVSKA ŽUPANIJA

Pregled aktivnosti

Na poslovanje 2020. godine utjecalo je širenje bolesti COVID-19 te potpuna obustava javnog prijevoza putnika u međunarodnom prometu od 17. ožujka, a u unutarnjem od 22. ožujka 2020. godine. Prijevoz je ponovno uspostavljen u unutarnjem prometu od 11. svibnja, a u međunarodnom prometu 22. lipnja 2020. no prijevozne usluge su se odvijale u djelomično smanjenom opsegu.



Od srpnja do rujna 2020. prometovao je vlak češkog prijevoznika RegioJet na relaciji Prag–Brno–Bratislava–Ljubljana–Rijeka kojim je prevezeno 64.291 putnik. Linija ostaje i u 2021. godini.

U studenom 2020. u tvornici Končar – Električna vozila potpisan je Ugovor o kupoprodaji 21 elektromotornog vlaka; 11 elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski i 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz. Ovim projektom nastavlja se modernizacija voznog parka HŽ Putničkog prijevoza u cilju poboljšanja lokalne i regionalne povezanosti i mobilnosti, čime će se osigurati učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz koji će ujedno doprinijeti održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.



U sklopu EU projekta ICARUS 1. prosinca 2020. potpisan je Sporazum o suradnji s Istarskom razvojnom agencijom u cilju razvoja biciklističkog i željezničkog prijevoza na istarskom području.

III. Važnost održivog poslovanja

HŽPP se u svojoj razvojnoj politici vodi načelima energetske učinkovitosti i ekološke održivosti, kojima je cilj dugoročno održiv razvoj pametnog prijevoza budućnosti. Ulaganje u restrukturiranje, razvoj i modernizaciju željeznice opravdano je i činjenicom da je željeznica ekološki najprihvatljiviji prijevoznik, a u usporedbi s drugim prometnim granama ima niz prednosti u pogledu energetske učinkovitosti, ekološke održivosti i ekonomske isplativosti.

Osobito se ističu ekološke prednosti koje željeznički putnički prijevoz ima u odnosu na druge grane i načine prijevoza. Sukladno tri glavna utjecajna čimbenika - onečišćenju zraka, zauzimanju površine i utrošku energije, željeznički promet predstavlja najpovoljniji oblik prometa zbog toga što ima zanemarajući udio u onečišćenju okoliša. Prijevoz željeznicom racionalan je odgovor na ekološke napade koji svaki dan ugrožavaju zdravlje milijuna osoba i odnose mnoge živote, a ekološki je održiv oblik prijevoza jer poštuje čovjeka i prirodu.

Željezničkim prijevozom bitno se reduciraju eksterni troškovi koje prouzrokuje promet, među kojima su troškovi liječenja i šteta na usjevima prouzročenih onečišćenošću zraka, razni troškovi koje prouzrokuju klimatske promjene, medicinski troškovi radi pogubnog djelovanja buke i prometnih nesreća te troškovi prouzročeni gubicima vremena radi zagušenosti prometnica.

S obzirom da je društveno odgovorno poslovanje neizostavni dio europske politike i prakse, u travnju 2018. HŽPP pristupio je Hrvatskom poslovnom savjetu za održivi razvoj (HR PSOR). Članstvo u HR PSOR-u pomaže u ostvarivanju ciljeva društveno odgovornog poslovanja te jačanju reputacije i imidža odgovorne tvrtke.

1. Ključni dionici HŽ Putničkog prijevoza¹²



Regulatori, vladajuća tijela i institucije

– su sva tijela i institucije koje znatno utječu na način poslovanja HŽPP-a (strateške smjernice, PSO ugovor i financiranje, prava putnika, financiranje EU sredstvima, liberalizacija tržišta itd.)

Dobavljači, kupci i ostali dionici u željezničkom sektoru – imaju važnu ulogu u opskrbi poslovnih aktivnosti, osobito ostali dionici koji izravno utječu na pojedine dijelove usluga odnosno iskustva putnika.

Supstituti i konkurenti – prijevoznici koji pružaju alternativne usluge prijevoza putnika u gradskom, prigradskom i regionalnom prijevozu, cestovnom i zračnom prijevozu, uključujući potencijalnu konkurenciju nakon liberalizacije tržišta željezničkih usluga.

Radnici i socijalni partneri – potreba

kontinuiranog uvažavanja socijalnih partnera, kao i očekivanja i potreba zaposlenika Društva.

Putnici i šira javnost – ključna uloga u kontekstu razvoja usluga, percepciji kvalitete usluge i Društva.

2. Uključenje dionika

Ključni dionici imaju važnu ulogu u funkcioniranju sustava usluga željezničkog prijevoza. Regulatori, vladajuća tijela i institucije reguliraju razinu investicija, tj. financiranja iz proračuna i potencijalno EU fondova, te strateški usmjeravaju razvoj tržišta, reguliraju razinu putničkih prava i sl.¹³ Uz dobavljače, kupce i ostale dionike, među ključnim dionicima su prijevoznici koji pružaju alternative željezničkom prijevozu. Neizostavnu ulogu među ključnim dionicima imaju putnici, šira javnost te radnici i socijalni partneri (Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat strojovođa Hrvatske).

Kako su korisnici prijevoza naši ključni dionici, Društvo nastoji vozni red vlakova i zamjenskih autobusa prilagoditi što većem broju putnika. Pri tome se u obzir uzimaju zahtjevi svih relevantnih subjekata (od

¹² GRI 102-40

¹³ GRI 102-42

jedinica lokalne i regionalne samouprave do skupina putnika) kako bi vozni red vlakova odgovarao zahtjevima prijevoznog tržišta, odnosno bio prihvatljiv putnicima.

S obzirom da vozni red nije moguće sagledavati samo na jednoj relaciji jer mnogi vlakovi prometuju kroz dvije ili više županija, a veze i presjedanja dijelom se ostvaruju na većem području RH, izmjena voznog reda na jednoj relaciji može dovesti do izmjene na drugoj ili više relacija. Stoga se jedinicama regionalne samouprave predlaže da se o voznom redu vlakova na svojem području konzultiraju s gradovima i općinama kako naknadno ne bi dolazile primjedbe koje se više ne mogu uzeti u razmatranje radi stupanja voznog reda na snagu.

Također, zahtjevi se prikupljaju putem pošte i e-maila te se opravdanim zahtjevima nastoji udovoljiti. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu iz 1996. u postupku je usklađivanja s ostalim

Radi kontinuiranog praćenja zadovoljstva korisnika prijevozne usluge na području pružanja usluge, HŽPP je 23. lipnja 2020. kreirao i objavio online anketu na internetskoj stranici www.hzpp.hr.

Tijekom 2020. anketi je pristupilo 880 ispitanika iz 20 županija, što čini ukupan uzorak na kojemu je izvršena analiza. Cilj istraživanja bio je ispitati zadovoljstvo korisnika uslugom prijevoza te mišljenja zadovoljnih i nezadovoljnih korisnika o usluzi prijevoza.

Najviše ispitanika je iz Zagrebačke županije (25%) i Grada Zagreba (23%). Znatno manji broj ispitanika je iz drugih županija, među kojima 7% iz Koprivničko-križevačke, 6% iz Krapinsko-zagorske te po 5% iz Karlovačke, Sisačko-moslavačke i Vukovarsko-srijemske županije.

Što se tiče dobne strukture ispitanika, u dobi od 18 do 24 godine je 34 % ispitanika, od 25 do 34 godine 24 %, od 35 do 44 godine 20 %, od 45 do 54 godine 14%, dok su stariji od 55 godina zastupljeni u preostalih 8%.

Među ispitanicima, fakultetski je obrazovano 67 %, dok 33 % ispitanika ima završenu srednju školu. Od ukupnog broja anketiranih putnika 61 % su zaposleni, 27 % studenti, 4 % učenici, 4 % nezaposleni i 4 % umirovljenici.

Promatrajući visinu prihoda, bez prihoda je bilo 23 % ispitanika, 19 % ispitanika prosječno mjesečno ostvaruje prihod do 6.000 kn, 19 % do 4.000 kn, 18 % do 8.000 kn, a njih 11% do 11.000 kn. Ostalih 6% ostvaruje prihod veći od 11.000 kn, a 4 % ispitanika nije odgovorilo na pitanje o visini prihoda.

Na pitanja da li su zadovoljni uslugom te da li bi je preporučili svojim poznanicima i prijateljima, 44% njih je izjavilo da je zadovoljno uslugom, a 56 % ispitanika se može smatrati da nisu zadovoljni uslugom te da istu ne bi preporučili. Daljnjim raslojavanjem, od navedenih 56% nezadovoljnih, 31% njih nije sigurno u svoj stav, dok je 25% u potpunosti sigurno u svoje nezadovoljstvo pruženom uslugom.

VAŽNOST ODRŽIVOG POSLOVANJA

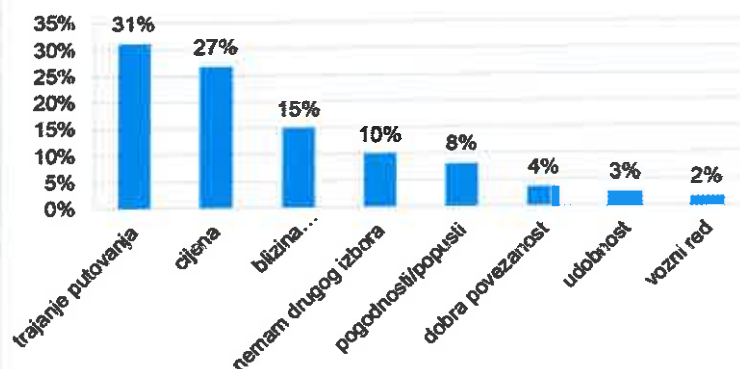
Preporuka HŽPP-a svojim prijateljima i obitelji



Na pitanje koju vrstu prijevoza koriste za svoja dnevna putovanja, dobili smo odgovore da od ukupnog broja anketiranih putnika 30% njih koristi kombinaciju vlaka i tramvaja i/ili autobusa, 20% njih koristi samo prigradske i međugradske vlakove, 19% vlak i automobil, a 13% samo prigradske vlakove. Ostalih 18% odnosi se na neku od navedenih kombinacija s biciklom.

Glavni razlozi za odabir vlaka za dnevna putovanja su trajanje putovanja (31%), cijena (27%) i blizina stajališta (15%). Također, 10 % ispitanika putuje vlakom jer nema drugi izbor, a ostatak ispitanih odabire vlak zbog raznih pogodnosti i popusta, dobre povezanosti, udobnosti ili voznog reda.

Razlog odabira vlaka za dnevna putovanja

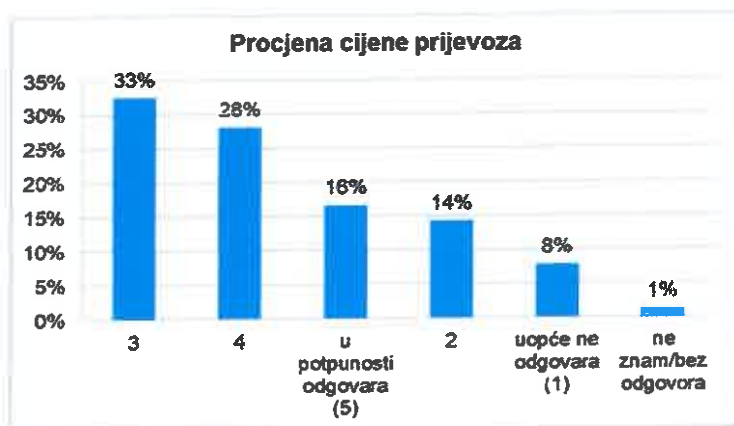


Ispitivanje je također pokazalo, da 47 % zadovoljnih putnika odabire vlak za češće putovanje zbog povoljne cijene, dok 26% njih to čini zbog kraćeg trajanja putovanja, a 10% zbog udobnosti. Ostalih 17% kao razloge navode redovitost, dostupnost, vozni red, različite mogućnosti plaćanja ili druge dodatne pogodnosti.

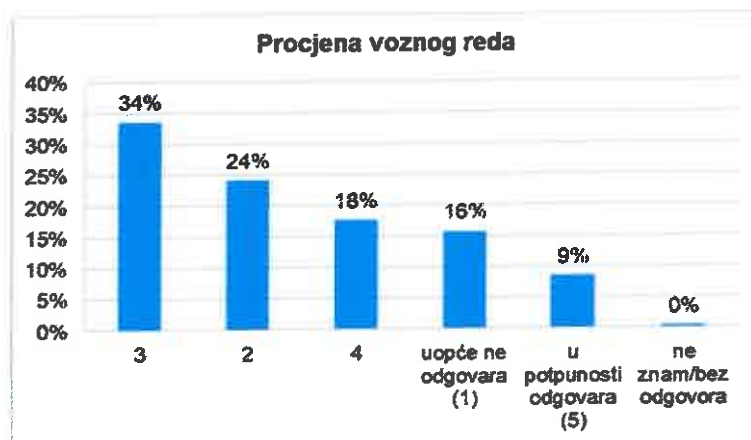
Kod ocjenjivanja pouzdanosti prijevoza, najvišu ocjenu 5 dalo je 10% ispitanih, ocjenu 4 je dalo 18%, ocjenu 3 njih 27%, ocjenu 2 je dodijelilo 25% ispitanih, a 1 njih 19%. Ostalih 1% nije dalo nikakvu ocjenu.

VAŽNOST ODRŽIVOG POSLOVANJA

Cijenu prijevoza najvišom ocjenom 5 ocijenilo je 16% ispitanih, ocjenom 4 njih 28%, ocjenu 3 je dalo 33%. Dok je ocjenu 2 dalo 14% ispitanih, a ocjenu 1 njih 8%. Ostatak od 1% se nije izjasnio.



Vozni red 9% ispitanika je ocijenilo ocjenom 5, 18 % ocjenom 4, a 34% ocjenom 3. Za 24% ispitanika vozni red zasluđuje ocjenu 2, a za 16% ih ocjenjuju s najnižom ocjenom 1.



Udobnost prijevoza 16% ispitanika ocjenjuje ocjenom 5, 22 % ocjenom 4, 28% ocjenom 3, njih 21% daje ocjenu 2, a 12% ispitanih daje najnižu ocjenu 1. Preostalih 1% se nije izjasnio.

Trajanje putovanja je najvišom ocjenom 5 ocijenilo 14% ispitanih, ocjenu 4 je dalo 16%, ocjenu 3 njih 19%, ocjenu 2 je dodijelilo 22%, a najnižu ocjenu 1 je dalo 28%. Preostalih 1% se nije izjasnilo.

VAŽNOST ODRŽIVOG POSLOVANJA



Dostupnost informacija 15 % ispitanika ocjenjuje ocjenom 5, 19% ocjenom 4, a 23 % ocjenom 3. Za 24% ispitanika dostupnost informacija ocijenjena je ocjenom 2, a za 18% njih najnižom ocjenom 1. Preostalih 1% se nije izjasnilo po tom pitanju.

Profesionalnost zaposlenika koji rade na blagajnama 23% ispitanika ocijenilo je ocjenom 5, 27% ocjenom 4, 23% ocjenom 3, a 13% je dalo ocjenu 2 te njih 11% najnižu ocjenu 1. Preostalih 3% se nije izjasnilo.

Za 29 % ispitanika profesionalnost zaposlenika koji rade u vlakovima u potpunosti odgovara te ocjenjuju s ocjenom 5, 27%ispitanih ocjenjuje ocjenom 4, 21 % ocjenom 3, a 11 % ocjenom 2. Za 9 % ispitanika profesionalnost zaposlenika koji rade u vlakovima uopće ne odgovara i ocjenjuju s najnižom ocjenom 1, 3% nije dalo odgovor.

Urednost i čistoću vlakova 12% ispitanika ocjenjuje ocjenom 5, 22 % ocjenom 4, 25 % ocjenom 3, njih 20% daje ocjenu 2, a 20% ispitanika daje najnižu ocjenu 1. Preostalih 1% se nije izjasnio.

Od ukupnog broja ispitanika, 43 % prijevozne karte kupuje na prodajnom mjestu u kolodvorima/stajalištima, 15 % ispitanika online i na prodajnom mjestu, 14 % online, 13 % online, na prodajnom mjestu i kartomatima i u vlaku, a 12 % na prodajnom mjestu i u vlaku. Vrlo malo ispitanika karte kupuje isključivo u vlaku (2 %) i na kartomatima (1 %).



3. Ključni utjecaji, rizici i prilike¹⁴

Na osnovu ranijih ocjena u izvješćima društava i analize u ovom izvješću, u Društvu se ističu sljedeće osnovne vrste rizika:

Tržišni rizik – tržište na kojem društvo djeluje i ostvaruje planirane prihode od prijevoza pod znatnim je utjecajem vanjskih čimbenika. Tržište prometnih usluga smanjivalo se kao posljedica poremećaja u gospodarstvu i tako utjecalo na smanjenje broja prevezenih putnika.

Financijski rizik - pod utjecajem unutarnjih čimbenika, ao što su visoki troškovi poslovanja željezničkog prijevoza i vanjskih čimbenika, kao što je pad prihoda na tržišti i visoke cijene kredita za financiranje poslovanja, što stvara nesigurnost i neizvjesnost u poslovanju.

Kreditni rizik – Društvo posvećuje posebnu pozornost ovom riziku s obzirom na povećani stupanj zaduženosti, a time i načina vraćanja duga.

Rizik likvidnosti – Društvo kontinuirano prati i analizira planirani i stvarni novčani tijek na osnovu dospelosti financijske imovine i obveza.

Rizik vezan uz ljudske resurse - kroz upravljanje ljudskim potencijalima pokušavaju se smanjiti negativni učinci ovog rizika. Društvo posebnu pozornost pridaje ljudskom faktoru kao najvažnijem resursu u poduzeću te prepoznaje važnost motivacije zaposlenika kao bitnih čimbenika uspjeha.

Ostali rizici – s obzirom da je u 2020. došlo do promijenjenih okolnosti poslovanja uzrokovanih epidemijom bolesti COVID-19, promijenio se planirani opseg prijevozne usluge te su smanjeni planirani prihodi i rashodi. Tijekom obustave željezničkog putničkog prijevoza od 22. ožujka 2020. do 10. svibnja 2020. (ukupno 50 dana), Društvo je održavalo tzv. Hladni pogon. Rad je nastavljen u opsegu potrebnom za obavljanje nužnih poslova za nesmetano funkcioniranje Društva te kako bi se očuvala pokretna i nepokretna imovina. Procjenjuje se da gubitak vlastitih prihoda od prodaje karata u 2020. uzrokovan epidemijom iznosi oko 93.000 tisuće kuna u odnosu na 2019. godinu. Dugoročne financijske izgleda i eventualne posljedice epidemije ne mogu se sa sigurnošću projicirati kao ni daljnje reakcije ostalih dionika na prometnim pravcima.

Za očuvanje likvidnosti u drugom kvartalu 2020. Društvo je koristilo mjere za pomoć gospodarstvu koje je donijela Vlada RH, poput djelomičnog oprosta plaćanja poreznih obveza nastalih za vrijeme i uslijed posebnih okolnosti, uvođenja moratorija na kreditne obveze s državnim jamstvom te potpora za očuvanje radnih mjesta.

U odnosu na poslovanje u slijedećem razdoblju, Društvo aktivno prati razvoj situacije oko COVID-a 19 te provodi aktivnosti radi korištenja mjera nadležnih institucija za održavanje likvidnosti u cilju smanjenja negativnog utjecaja na financijski položaj Društva. Istovremeno, Društvo sukladno principima društveno odgovornog poslovanja provodi optimalne mjere prilagodbe i održavanja poslovanja primjenjujući sve preporuke nadležnih tijela vezanih uz zaštitu života i zdravlja zaposlenih.

¹⁴ GRI 102-15

VAŽNOST ODRŽIVOG POSLOVANJA

Osim poteškoća u poslovanju uzrokovanih pandemijom COVID-19, HŽPP se suočio i s poteškoćama uzrokovanim potresom koji je pogodio grad Zagreb, 22. ožujka 2020. godine. U potresu su oštećene zgrade i objekti, a predviđene su i sanacije oštećenja.

IV. Ekonomski učinak

Da bi upravljalo ekonomskim učinkom, HŽPP sustavno prati i analizira svoj ekonomski učinak kroz mjesečna, kvartalna, polugodišnja te godišnja izvješća. Nadalje, izrađuje Srednjoročni plan poslovanja koji je u skladu sa Strategijom prometnog razvoja RH 2017.–2030. godine. Nastavno na Srednjoročni plan, izrađuje i godišnji poslovni plan. Temelj za izradu godišnjega poslovnog plana su strateški ciljevi HŽPP-a i smjernice Uprave, a u izradi plana sudjeluju sve organizacijske jedinice.

HŽPP najveći dio svojih poslovnih prihoda ostvaruje od pružanja usluge javnoga željezničkog prijevoza putnika i ostalih prihoda vezanih uz prijevoz. U kategoriju ostalih prihoda vezanih uz prijevoz primarno ulaze prihodi od zakupa vagona, lokomotiva i prostora te korištenja putničkih vagona, prihodi od usluga pruženih povezanim društvima te otpuštanja rezervacije prihoda po sredstvima iz Državnog proračuna za nabavu i održavanje osnovnih sredstava i ostalo. Izvanredni financijski prihodi (prihodi od kamata i tečajnih razlika) čine manji dio ukupnih prihoda.

Tablica 2. Ekonomski učinci¹⁵

u tisućama kuna	2018.	2019.	2020.
UKUPNI PRIHODI	856.781	835.909	730.002
Prihodi od prodaje karata	254.763	250.462	147.374
Prihod temeljem ugovora o javnim uslugama	461.700	448.600	461.500
Drugi prihodi	140.318	136.847	121.128
u tisućama kuna	2018.	2019.	2020.
UKUPNI RASHODI	859.456	830.061	725.870
Materijalni troškovi	107.020	108.490	82.585
Materijal i rezervni dijelovi	4.583	4.886	3.112
Energija	102.437	103.604	79.473
Usluge	239.383	242.496	205.495
Troškovi radnika	279.192	274.609	250.049
Nematerijalni troškovi	7.999	6.333	5.467
Amortizacija	135.122	136.521	131.213
Ostali rashodi	57.231	39.972	22.081
Vrijednosno usklađenje imovine	20.259	10.204	13.211
FINANCIJSKI RASHODI	13.250	11.436	15.769
POREZ NA DOBIT	928	2.444	1.047
NETO DOBIT	-3.603	3.404	3.085

¹⁵ GRI 201-1

U 2020. došlo je do promijenjenih okolnosti poslovanja uzrokovanih epidemijom COVID-a 19 zbog čega se promijenio opseg prijevozne usluge te planirani prihodi i rashodi.

U razdoblju III-VI 2020. HŽPP nije pružao uslugu prijevoza putnika 50 dana u unutarnjem prometu, odnosno 32 % od ukupnog broja dana, te 97 dana u međunarodnom prometu, odnosno 63,8 % od ukupnog broja dana, tijekom kojih nije prevezen ni jedan putnik niti je ostvaren prihod od prijevoza. Tijekom obustave željezničkoga putničkoga prijevoza HŽPP održavao je tzv. hladni pogon. Rad je nastavljen kako bi se obavili nužni poslovi za nesmetano funkcioniranje HŽPP-a te kako bi se čuvala pokretna i nepokretna imovina.

Izvanredne okolnosti negativno su utjecale na prihode te je HŽPP već u ožujku 2020. bio suočen sa smanjenjem vlastitih prihoda za 37,2 % u odnosu na 2019., a tijekom potpune obustave prometa u mjesecu travnju gubitak vlastitih prihoda od prodaje karata iznosio je 100 %. U svibnju je ostvareno oko 30 %, a od lipnja do prosinca se vlastiti prihod od prodaje karata kretao na razini od oko 60% redovnoga mjesečnog prihoda.

Gubitak vlastitih prihoda od prodaje karata u 2020. iznosi 100 milijuna kuna.

Također, s obzirom na preporučene mjere Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo vezane uz održavanje razmaka te ograničenje broja putnika u vlakovima (40 % kapaciteta), HŽPP je i dalje suočen sa smanjenjem broja putnika, a uzimajući u obzir neizvjesnost trajanja epidemije, teško je predvidjeti kretanje broja putnika (radnici, studenti, učenici) i prihoda od prodaje karata u 2021. godini. Također, potrebno je istaknuti da će i nakon normalizacije stanja biti potrebno određeno vrijeme da se putnici vrate masovnom javnom prijevozu.

S obzirom da se obustava javnog željezničkoga putničkoga prijevoza negativno odrazila na financijsko stanje HŽPP-a, u cilju stabilizacije poslovanja 14. svibnja 2020. potpisan je I. dodatak Kolektivnom ugovoru HŽ Putničkoga prijevoza u kojemu je definirano smanjenje materijalnih prava radnika u vidu smanjenja plaće i drugih naknada radnicima (neisplata uskrsnice, neisplata naknade za prijevoz tijekom obustave prometa, neisplata pomoći i slično). Također, HŽPP je obustavio postupke nabave koji nisu neophodni za obavljanje osnovnih poslova te su zaustavljene investicije koje nisu neophodne za poslovanje HŽPP-a. Za očuvanje likvidnosti HŽPP-a izuzetno su bitne mjere za pomoć gospodarstvu koje je donijela Vlada RH, među kojima su beskamatne odgode/oprosti plaćanja poreznih obveza nastalih tijekom i uslijed posebnih okolnosti te uvođenje moratorija HBOR-a na kreditne obveze.

Društvo je nastavilo s provođenjem mjera i aktivnosti za osiguranje dugoročne opstojnosti, povećanje operativne efikasnosti i liberalizaciju tržišta željezničkoga putničkoga prijevoza. Razvojem i unaprjeđenjem integriranog prijevoza putnika nastoji se povećati kvaliteta usluge, osigurati povoljnije cijene karata i veća mobilnost stanovništva. Iz dosadašnjeg iskustva uvođenja zajedničke mjesečne karte za vlak/autobus/tramvaj prijevoznici su povećali broj korisnika mjesečnih karata, što je rezultiralo većim prihodom, a lokalne i regionalne samouprave povećale su standard života svojih građana.

V. Društveni učinak

1. Edukacija i poučavanje

S obzirom na specifične zahtjeve poslova radnih mjesta koje obavljaju radnici sukladno zakonskoj regulativi i internim aktima, edukacija radnika dijeli se na internu i eksternu.

Interna edukacija je organizirani oblik poučavanja, osposobljavanja i usavršavanja izvršnih radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa, a provodi se putem redovitog poučavanja sukladno godišnjem planu i programu poučavanja, izvanrednog poučavanja i trajnog osiguravanja stručne osposobljenosti. Poučavanjem izvršnih radnika razvijaju se njihove profesionalne kompetencije za rješavanje problema, sposobnost primjene znanja u praksi i sposobnosti odlučivanja. Interne edukacije provode stručni radnici HŽPP-a u svojem djelokrugu rada.

Eksterna edukacija odnosi se na potrebe usavršavanja radnika svih razina za kvalitetno i stručno obavljanje poslova sukladno zahtjevima njihovih radnih mjesta. Eksterna edukacija provodi se programima savjetovanja, stručnim seminarima i konferencijama, učenjem stranih jezika, informatičkom edukacijom, polaganjima državnih stručnih ispita i različitim vrstama osposobljavanja koje zahtijevaju pojedina radna mjesta. Mjerodavnim radnicima HŽPP-a plaća se članarina u Hrvatskoj komori inženjera tehnologije prometa i transporta, Hrvatskom zavodu za norme, Hrvatskoj komori inženjera građevinarstva, Hrvatskom institutu internih revizora, Hrvatskom poslovnom savjetu za održivi razvoj i članarina za komunikacijske vještine. Eksterne edukacije provode su u obrazovnim ustanovama koje organiziraju takve edukacije.

Temeljem članka 28. Izjave o osnivanju društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog prometa (NN 63/20), Pravilnikom o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 86/17), Pravilnikom o ovlaštenju strojovođa (96/2013, 74/2015, 75/2016, 126/2019, 63/2020), Pravilnikom o popisu poslova izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 53/15), Pravilnikom o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. (Službeni vjesnik 4/14), Uputi o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. (Službeni vjesnik 1/18, 8/19), Pravilnikom o rada Centra za osposobljavanje ostalih izvršnih radnika (Službeni vjesnik 6/18) i Odluci o radnim mjestima izvršnih radnika HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., broj: UP-39-1/19 od 23. kolovoza 2019. godine, a nakon provedenog postupka savjetovanja sa sindikalnim povjerenicima u funkciji Radničkog vijeća sukladno članku 150. Zakona o radu (NN 93/14, 127/17, 98/19), utvrđene su obveze izvršnih radnika vezanih uz stručno osposobljavanje i usavršavanje usko vezane uz sigurno i nesmetano obavljanje željezničkog prometa.

Kolektivnim ugovorom HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. utvrđena su prava i obveze svih radnika koji se upućuju na stručno osposobljavanje i usavršavanje. Svrha upućivanja radnika na stručno osposobljavanje i usavršavanje je permanentno usavršavanje radnika radi sigurnog odvijanja željezničkog prometa, kao i povećavanje efikasnosti poslovanja kako bi se umanjio ili posve uklonio rizik koji se pojavljuje tijekom izvršenja željezničkog prometa i unaprijedilo poslovanje.

Poučavanje je organizirani oblik osposobljavanja i usavršavanja radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa - izvršnih radnika i realizira se kroz redovito poučavanje, izvanredno poučavanje i trajno osiguravanje stručne osposobljenosti.

Redovito poučavanje stalan je oblik osposobljavanja i usavršavanja izvršnih radnika HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. i provodi se u skladu s odredbama zakonskih i podzakonskih propisa i općih akata kojima se uređuju uvjeti i način za sigurno, uredno, redovito i nesmetano obavljanje željezničkog prometa - siguran tijek željezničkog prometa. Redovito poučavanje realizira se prema godišnjem planu i programu poučavanja izvršnih radnika, kojim se određuju i obvezni programski sadržaji poučavanja. Okvirni plan i program redovitog poučavanja izvršnih radnika HŽ Putničkog prijevoza je jedinstven i na temelju njega regionalne jedinice izrađuju svoje izvedbene planove i programe.

Izvanredno poučavanje provodi se u slučaju kada se utvrdi nepoznavanje propisa, kod većih tehničko-tehnoloških promjena i kod donošenja značajnih izmjena postojećih propisa odnosno donošenja novih propisa koji se ne mogu provesti redovitim poučavanjem. Obvezu izvanrednog poučavanja svih radnika pojedine regionalne jedinice ili svih regionalnih jedinica utvrđuje Uprava HŽ Putničkog prijevoza.

Svojim sustavom upravljanja sigurnošću HŽPP mora osigurati trajno osposobljavanje strojovođa. Osposobljavanje strojovođa mora osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (predavanja i pokazne vježbe) i praktičnog osposobljavanja na radnom mjestu. Centar za osposobljavanje strojovođa provodi osposobljavanje strojovođa na neovisan, nepristran i stručan način, izbjegavajući svaki sukob interesa. Centar u suradnji s Logistikom i izvršenjem prijevoza, Regionalnim jedinicama i ovlaštenim ispitivačima provodi teorijsko i praktično osposobljavanje za posebno stručno znanje u skladu s Prilogom V i VI Direktive 2007/59/EU, isključivo za potrebe Društva.

Slika 1. Sati obuke po zaposleniku¹⁶



¹⁶ GRI 404-1

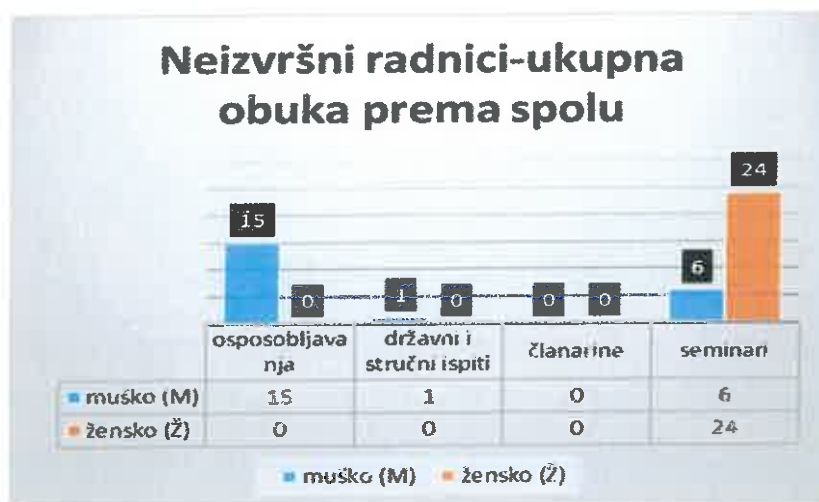
Slika 2. Broj radnika na obuci – izvršni radnici, redovito i izvanredno poučavanje prema spolu



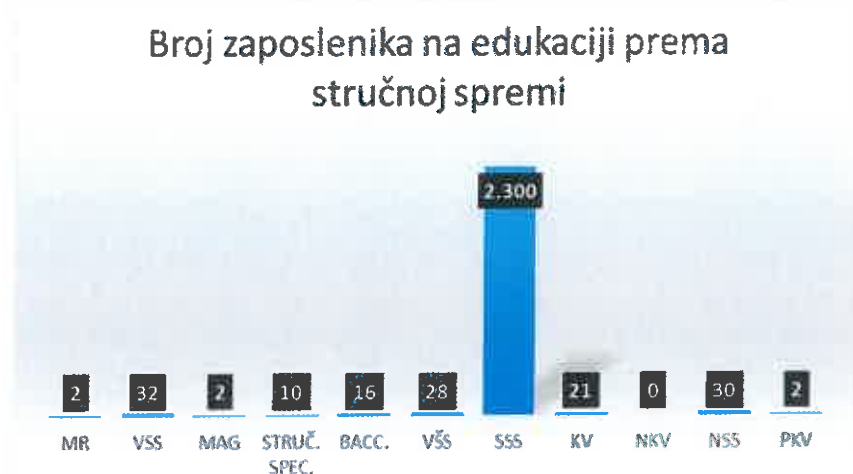
Tablica 3. Prosječan broj sati obuke po zaposleniku

Redni broj	Vrsta edukacije	spol		$\Sigma\Sigma$	broj sati		$\Sigma\Sigma$
		muško	žensko		muško	žensko	
1.	redovito poučavanje	1.114	96	1.210	23.119	9.504	32.623
2.	izvanredno poučavanje	10	0	10	80	0	80
3.	osposobljavanja	15	0	15	992	0	992
4.	državni i stručni ispiti	1	2	3	500	0	500
5.	članarine	7	4	11	0	0	0
6.	seminari	6	24	30	48	232	280
$\Sigma\Sigma$		1.153	126	1.279	24.739	9.736	34.475
Prosječan broj sati po zaposleniku				19			

Slika 3. Broj radnika na obuci – neizvršni radnici



Slika 4. Broj zaposlenika na edukaciji prema stručnoj spremi



2. Zapošljavanje

HŽPP svojim ustrojem i svrhom djelovanja obuhvaća teritorij cijele Republike Hrvatske. Poslovanje HŽPP-a organizirano je u pet Regionalnih jedinica: RJ Zagreb, RJ Varaždin, RJ Vinkovci, RJ Split i RJ Rijeka te administrativnom sjedištu u Zagrebu (Direkcija). Regionalne jedinice imaju primarnu ulogu u operativnom izvršavanju putničkog prijevoza dok su zajedničke funkcije podrške poslovanju, planiranju i organizaciji prijevoza uspostavljene na razini direkcije.

Na 31. prosinca 2020. u HŽPP-u zaposleno je 1.789 radnika na području cijele RH.

	Kontinentalna Hrvatska			Primorska Hrvatska	
Direkcija	RJ Zagreb	RJ Vinkovci	RJ Varaždin	RJ Split	RJ Rijeka
249	565	338	364	126	147
13,91%	31,58%	18,90%	20,35%	7,04%	8,22%

Najveći broj radnika HŽPP-a zaposlen je u kontinentalnom dijelu Hrvatske (84,74 %) i to u zagrebačkoj regiji (565 radnika u RJ Zagreb i 249 radnika u Direkciji), varaždinskoj regiji (20,35 %) i u vinkovačkoj regiji (18,90 %). U primorskom i dalmatinskom dijelu Hrvatske zaposleno je oko 15,26 % radnika (126 radnika u RJ Split i 147 radnika u RJ Rijeka).

Izmjene u broju radnika HŽPP-a u zadnjih nekoliko godina primarno odražavaju kretanja u unutarnjem i vanjskom okruženju, uz opću tendenciju smanjenja broja zaposlenika. S obzirom da je tijekom 2020. zaposlen 41 radnik, HŽPP ima utjecaj na smanjenje stope nezaposlenosti u Republici Hrvatskoj.

S obzirom da je cilj zapošljavanja održavanje tehnološkog procesa rada, u najvećoj mjeri zapošljavaju se radnici koji obavljaju poslove vezane uz sigurnost željezničkog prometa, osobito poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa (izvršni radnici).

Tablica 4. Novo zapošljavanje

Dob i spol / regija	do 30		od 30 do 50		50 i više	
	M	Ž	M	Ž	M	Ž
Kontinentalna Hrvatska	11	8	11	6	3	0
Primorje i Dalmacija	1	0	1	0	0	0

Dob i spol / regija	do 30				od 30 do 50				50 i više			
	M	%	Ž	%	M	%	Ž	%	M	%	Ž	%
Kontinentalna Hrvatska	11	0,62%	8	0,45%	11	0,62%	6	0,34%	3	0,17%	0	0,00%
Primorje i Dalmacija	1	0,06%	0	0,00%	1	0,06%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%

Svi radnici HŽPP-a su u radnom odnosu na temelju ugovora o radu, na određeno ili neodređeno vrijeme, s tim da 4 radnika rade u nepunom radno vremenu dok ostali radnici rade u punom radnom vremenu. Od ukupno 1.789 radnika HŽPP-a na 31. prosinca 2020., 5 radnika imalo je zaključen ugovor o radu na određeno vrijeme, i to 3 radnika i 2 radnice, od čega su 2 radnika i 2 radnice u kontinentalnom dijelu Hrvatske i 1 radnik u primorskom i dalmatinskom dijelu Hrvatske. Uz to, 1.784 radnika imalo je zaključen ugovor o radu na neodređeno vrijeme, i to 1.355 radnika i 429 radnica, od čega su 1.137 radnika i 374 radnice u kontinentalnom dijelu Hrvatske te 217 radnika i 55 radnica u primorskom i dalmatinskom dijelu Hrvatske.¹⁷

3. Zdravlje i sigurnost

S obzirom da HŽPP u obavljanju djelatnosti putničkog prijevoza raspolaže znatnom količinom sredstava za rad čija je osnovna karakteristika gibanje, kao i da većina od ukupno zaposlenih obavlja svoje poslove u takvom okružju, za radnike postoje znatne opasnosti od narušavanja zdravlja. U HŽPP-u zaštita zdravlja i sigurnost na radu organizirana je sukladno tehnološkim procesima koji se obavljaju u poduzeću te zakonskim propisima iz zaštite na radu, zaštite od požara i propisima iz vatrogastva.

Socijalni partneri uključeni su u sve procese koji za cilj imaju osigurati zdravlje i sigurno radno mjesto za radnika. Pri tome radnici mogu očekivati da se stanje zaštite održi na potrebnoj razini te poboljša u onim segmentima u kojima se pokaže da postoje mogućnosti narušavanja zdravlja i sigurnosti radnika.

¹⁷ GRI 102-8

Veliki broj radnika uključen je u obavljanje tehnoloških procesa u prometnom okružju. Uz radnike HŽPP-a, radnici upravitelja infrastrukture i drugih prijevoznika obavljaju svoj rad u istom okružju. Pri tome proces rada HŽPP-a utječe na vlastite i druge radnike na cijeloj pružnoj mreži u RH.

Radni procesi direktno utječu na zdravlje radnika te njihovu sigurnost. Uz to, ti procesi zbog tehnološke povezanosti podsustava u željezničkom prometu mogu imati znatan utjecaj na sigurnost i zdravlje radnika drugih operatera i upravitelja infrastrukture.

Uprava HŽPP-a internim aktima dala je ovlaštenja nadređenim radnicima sukladno Zakonu o zaštiti na radu, čime su radnici dužni provoditi navedene propise. Time su nadređeni radnici obavezni pratiti tehnološke postupke te tijekom obavljanja radnih zadataka radnika voditi računa da se procesi obavljaju na siguran način u svrhu zaštite zdravlja radnika.

HŽPP prati sve relevantne indikatore u cilju zaštite zdravlja i sigurnosti na radu. Sukladno svojoj organizacijskoj strukturi i važećoj zakonskoj regulativi HŽPP je organizirao sustav ovlaštenika koji su odgovorni za provođenje mjera iz područja zaštite zdravlja i sigurnosti na radu. Organizacijska jedinica Sigurnost i zaštita provodi kontrolu poštivanja internih i zakonskih propisa.

HŽPP svake godine planira sredstva za zaštitu zdravlja i sigurnost na radu. To uključuje ispitivanje sredstava rada, zaštitnu opremu za radnike, seminare za stručnjake, stručne pomoći vanjskih usko specijaliziranih tvrtki, osposobljavanja i preglede radnika.

HŽPP pokreće inicijativu za zaštitu trećih osoba u prometu, osobito u kolodvorima u kojima postoji trend boravka trećih osoba na kolosijecima i vagonima koji nisu namijenjeni za putovanje zbog opasnosti po zdravlje trećih osoba.

3.1. Ozljeđe na radu¹⁸

Praksa izvještavanja o ozljedama na radu provodi se u skladu s pozitivnim zakonskim propisima i internim aktima HŽPP-a.

U sljedeću tablicu uvrštene su teške i lake ozljede. Proračun izgubljenih dana odnosi se na predviđene radne dane koji se počinje računati od drugog dana nakon ozljede.

¹⁸ GRI 403-2

Naziv jedinice	Prosječan broj radnika*	Vrste ozljeda**				Stopa ozljeda	Stopa prof. bolesti	Stopa izgubljenih dana	Stopa izostanaka	Smrtni slučajevi	Ukupni broj dana izostanka radnika
		1	2	3	4						
Direkcija	237	1	0	0	0	0,42%	0	0,05%	0,05%	0	28
RJ Zagreb	585	16	0	1	0	2,91%	0	0,62%	0,62%	0	904
RJ Vinkovci	349	6	0	1	0	2,01%	0	0,11%	0,11%	0	98
RJ Split	126	1	0	0	0	0,79%	0	0,19%	0,19%	0	59
RJ Rijeka	152	0	0	0	0	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0
RJ Varaždin	372	7	0	0	0	1,88%	0	0,42%	0,42%	0	389

*zbog oscilacija u broju radnika tijekom godine prikazuje se prosječan broj radnika u jedinici tijekom godine

**klasifikacija i opis vrsta ozljeda objašnjen je pod 3.2.

3.2. Vrste ozljeda

Za klasifikaciju ozljeda po vrsti koristi se razdioba definirana na stranicama Vlade Republike Hrvatske: <https://gov.hr/moja-uprava/zdravlje/zdravlje-na-radu/ozljede-na-radu/449>

1. ozljeda izazvana neposrednim i kratkotrajnim mehaničkim, fizikalnim ili kemijskim djelovanjem te ozljeda uzrokovana naglim promjenama položaja tijela, iznenadnim opterećenjem tijela ili drugim promjenama fiziološkog stanja organizma, ako je ozljeda uzročno vezana uz obavljanje poslova, odnosno djelatnosti na osnovi koje je ozlijeđena osoba osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju, kao i ozljeda nastala tijekom obveznoga kondicijskog treninga vezanog uz održavanje psihofizičke spremnosti za obavljanje određenih poslova, sukladno posebnim propisima
2. bolest koja je nastala izravno i isključivo kao posljedica nesretnog slučaja ili više sile za vrijeme rada, odnosno obavljanja djelatnosti ili u vezi s obavljanjem te djelatnosti na osnovi koje je osoba osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju
3. ozljeda nastala na način iz točke 1. ovog članka koju osigurana osoba zadobije na redovitom putu od stana do mjesta rada i obratno te na putu poduzetom radi stupanja na posao koji joj je osiguran, odnosno na posao na osnovi kojeg je osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju
4. ozljeda, odnosno bolest iz točke 1. i 2. ovog članka koja nastane kod osigurane osobe i u okolnostima iz članka 16. Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju.

3.3. Stope ozljeda

Stope ozljeda, profesionalnih bolesti, izgubljenih dana i izostanaka izražene su u postocima na temelju podataka za svaku jedinicu.

VI. Okolišni učinak

1. Energija

S obzirom na količine energenata koje koristi za prijevoz, HŽPP ima znatan okolišni utjecaj na područje na kojem obavlja svoju djelatnost te korištenjem i potrošnjom energije direktno i indirektno utječe na okoliš. HŽPP ne prodaje ni jedan oblik energije.

Za redovito poslovanje HŽPP od energenata koristi električnu energiju, te tekuća i plinovita goriva. Električnu energiju koristi za napajanje vučnih vozila (lokomotiva i motornih vlakova s električnim pogonom), za predgrijavanje vagona te za opskrbu uredskih prostora grijanjem, hlađenjem i za sredstva rada (osobito računala) dok tekuća goriva koristi za opskrbu vučnih vozila (lokomotiva i motornih vlakova na dizelski pogon) i za opskrbu kotlovnica za grijanje uredskih prostora a plinovita goriva za grijanje uredskih prostora.

Od ukupno 2.617 km pružne mreže, elektrificirano je 980 km zbog čega HŽPP na većini pružne mreže treba koristiti manje prihvatljiva dizelska vučna vozila. U sklopu Izvješća o inventaru stakleničkih plinova (NIR) HŽPP godišnje izvješćuje nadležna tijela u Republici Hrvatskoj o potrošnji dizel-goriva za pogon vučnih vozila.

Važne točke utjecaja HŽPP-a ovise o dostupnosti željezničke mreže. To su osobito mjesta u kojima HŽPP dobavlja dizel-gorivo za namirivanje vučnih vozila, odnosno Varaždin, Bjelovar, Virovitica, Zabok, Pula, Split, Nova Kapela, Osijek i Zagreb Glavni kolodvor.¹⁹

Električnu energiju za HŽPP isporučuju dobavljači i HŽ Infrastruktura s kojom na temelju ugovora regulira korištenje energije za prostore te usluge mreže za napajanje vučnih vozila.

Trenutačno se potrošnja energije prati putem računa za energente. S obzirom da ne postoji sustavan način detekcije problema u sustavu, eventualne anomalije prate se na mjesečnoj razini u mjerodavnim jedinicama. U slučaju porasta potrošnje energije, analiziraju se razlozi povećanja i otklanjaju nedostaci. Okolišni utjecaj energenata ne može se točno utvrditi jer trenutačno ne postoji mogućnost mjerenja potrošnje na svim vozilima niti je moguće dobiti točne informacije o potrošnji u prostorima koje HŽPP ima u najmu.

U skladu s važećom regulativom iz područja gospodarenja energijom i njezinim ograničenjima, HŽPP ne može udovoljiti regulativi s obzirom da trenutačno ne postoji način dobivanja točnih podataka o potrošnji energije koje vodi HŽ Infrastruktura d.o.o., koja kao upravitelj infrastrukture daje u najam mnoge energetske resurse. Zbog tehničkih karakteristika sustava, HŽ Infrastruktura ne izdaje račune u stvarno potrošenom iznosu, nego se trošak obračunava na temelju procjene.

Energetski sustavi željezničkog sektora su razdvojeni te se računi za određene energente preračunavaju po površini ili broju radnika u dogovoru s vlasnicima objekata - HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Cargom d.o.o. U skladu s rokovima HŽPP planira objaviti Politiku korištenja energije do kraja 2021. godine.

¹⁹ GRI 103-1

Tablica 5. Potrošnja goriva iz neobnovljivih izvora po vrstama goriva²⁰

Vrsta goriva	Potrošeno
Plinsko ulje	313.438.918.656,60
Ekstra lako loživo ulje	9.479.176.133,80
Plin	3.756.665.808,00
ΣΣ	326.674.760.598,40

U 2020. nije bilo potrošnje goriva iz obnovljivih izvora a iz neobnovljivih izvora procjenjuje se da je HŽPP potrošio 1.896.989.864.968.800.000 J električne energije za vuču vlakova.

Ukupna potrošnja svih energenata uključujući i električnu energiju za vuču vlakova u 2020. iznosi 1.897.323.624.085.300,00 kJ.

2. Emisije

S obzirom na djelatnost koju obavlja HŽPP, potrebno je utjecati na smanjenje emisija u cilju pozicioniranja željezničkog prijevoza kao jedne od najčišćih prometnih grana kopnenog prijevoza. Radi se o potrebi za smanjenjem emisija koje uzrokuju vučna vozila i dodatni izvori, tj. kotlovnice koje služe za grijanje radnih prostora.

Direktan utjecaj na količinu emisija imaju vučna vozila koja prometuju po svim prugama u RH te kotlovnice u koje se nalaze u područnim centrima Slavonski Brod i Koprivnica te regionalnim jedinicama Zagreb i Varaždin. Tijekom rada kotlovnica stanje se prati dnevno i tjedno te se obavljaju ispitivanja emisije u zrak iz nepokretnih izvora sukladno zakonskoj regulativi. S obzirom da se radi o visoko automatiziranim procesima, uređaji, uz ostalo, prate i parametre potrošnje te obavještavaju radnika za kontrolu. U slučaju emisija većih od predviđenih, pristupa se servisu postrojenja.

Indirektan utjecaj na količinu emisija imaju održavatelji vozila koji u svrhu održavanja mogu vozila držati u radu, pri čemu dolazi do manjeg utjecaja na okoliš. Na temelju parametara potrošnje goriva, koja dovodi do povećanja emisija, za vučna vozila donose se odluke o provjeri, odnosno servisu vozila, a kontrola je osigurana dnevnim i mjesečnim pregledima.

Poslovno područje Logistika i izvršenje prijevoza zadužena je za praćenje svih izvora emisija te sprječavanje povećanja emisija kroz promjenu tehnologije rada i nabavu novih vozila. Uz to, organizacijska jedinica Sigurnost i zaštita brine o unutarnjem nadzoru postrojenja i dubinskoj provjeri (uključivo provjeru anomalija i reakcija nadležnih službi na problem te način praćenja rada postrojenja i strojeva) te obavlja savjetovanje o pitanjima emisija sa svim organizacijskim jedinicama. U skladu s rokovima HŽPP planira objaviti Politiku zaštite okoliša za temu o smanjenju emisija do kraja 2023. godine.

²⁰ GRI 302-1

OKOLIŠNI UČINAK

U cilju smanjenja utjecaja na okoliš HŽPP nastoji uvesti nove čišće tehnologije nabavom novih motornih vlakova koji imaju manje emisija u okoliš, a kotlovnice na loživo ulje zamijeniti onima na plin gdje god je to moguće. Uz to, pri rekonstrukciji sustava grijanja provode se aktivnosti kojima se utvrđuju tehnike i tehnologije koje bi mogle donijeti uštede i smanjiti emisije.

Izravne emisije stakleničkih plinova (GHG) (Područje 1)²¹

Tablica 6. Emisije iz nepokretnih izvora

Kotlovnica	Energent	Potrošnja energenta
Zagreb	Plin	21.391,00
Varaždin	Plin	10.756,00
Koprivnica	Plin	36.736,00
Zagreb	Ekstra lako loživo ulje	35.000,00
Slavonski Brod	Ekstra lako loživo ulje	18.079,00

Staklenički plin	Emisija (kt CO ₂ eq)
CO ₂	0,227243164
ΣΣ	0,23

Iz nepokretnih izvora HŽPP-a ispušteno je **0,23 tona** CO₂ ekvivalenta.

Tablica 7. Emisije iz pokretnih izvora*

Staklenički plin	Emisija (kt CO ₂ eq)
CO ₂	22,47
CH ₄	0,03
N ₂ O	2,58
ΣΣ	25,08

* za izračun korištena metodologija iz Odluke UNFCCC-a 24/CP.19

Iz pokretnih izvora HŽPP-a ispušteno je **22,47 kt** CO₂ ekvivalenta.

U 2020. ispušteno je ukupno **25,08 kt** CO₂ ekvivalenta.

U proračun su uključeni CO₂, CH₄ i N₂O.

²¹ GRI 305-1

3. Otpadne vode i otpad

U cilju pravilnog gospodarenja otpadom HŽPP postupa u skladu s odredbama Zakona o održivom gospodarenju otpadom i Pravilnika o gospodarenju otpadom HŽPP-a.

Otpad koji nastaje može se svrstati u dvije glavne skupine - opasni i neopasni otpad. U neopasnom otpadu prevladavaju papir i tekstil, dok u opasnom prevladava otpad onečišćen opasnim tvarima. Kao posljedica poslovanja nastaje i komunalni otpad koji se dijeli na otpad koji nastaje iz djelatnosti prijevoza, tj. otpad koji generiraju korisnici prijevoza, te otpad koji nastaje unutar organizacije i koji generiraju radnici za potrebe procesa rada. Otpad stvaraju i održavatelji željezničkih vozila, pri čemu nastaju filterski materijali, metalni otpad, otpadna ulja i drugi opasan otpad. S obzirom na rasprostranjenost i veličinu jedinica HŽPP-a, postoji određeni utjecaj na odlagališta otpada.

Sukladno važećim propisima u Republici Hrvatskoj, u lancu postupanja s otpadom, otpad se predaje prijevozniku dok je obrada prepuštena ovlaštenim osobama. Za smanjenje znatnih količina opasnog otpada izrađuje se Plan gospodarenja otpadom u cilju smanjenja proizvodnje opasnog otpada, a informatizacijom sustava nastoji se smanjiti potrošnja papira.

HŽPP nema znatnog utjecaja na vode. Vode koje se koriste su vode iz javnoga vodovodnog sustava isključivo za komunalne potrebe. Pranje vozila i čišćenje spremnika s fekalnim sadržajem ugovoreno je s poduzećima koja se bave tom djelatnošću, pri čemu se tehnološkim vodama ostvaruje određeni utjecaj na lokacijama pranja (Zagreb, Varaždin i Osijek).

Kako bi se što više utjecalo na smanjenje otpada, HŽPP je za specifične usluge, kao npr. održavanje računalne opreme, ugovorio i zbrinjavanje otpada koje provodi ugovorna tvrtka.

HŽPP u sastavu skladišta ima prostor namijenjen za prikupljanje otpada te radne strojeve koji mogu premještati nastali otpad, odnosno po potrebi utovarivati ga u prijevozna sredstva registriranih prijevoznika otpada. Na svim lokacijama na kojima nastaje, otpad preuzimaju upisani prijevoznici te se putem zakonski propisanih obrazaca prati njegovo zbrinjavanje. Otpad se nastoji predati prijevozniku u fazama (guma, papir, metal) sukladno katalogu otpada.

Razvrstavanjem otpada i produljenjem vijeka trajanja proizvodima koji se koriste u proizvodnji, HŽPP smanjuje utjecaj na okoliš. Pri tome je cilj sprječavanje nastajanja otpada produljenjem vijeka trajanja proizvoda, korištenjem proizvoda s manjim udjelom ambalaže i smanjenjem broja vrsta otpada.

Djelovanjem na drugim lokacijama (Split, Pula, Zabok, Varaždin, Osijek, Nova Kapela, Bjelovar, Virovitica, Novska) otpad nastaje povremeno čišćenjem spremnika goriva.

Služba za skladišno-materijalno poslovanje prikuplja i organizira zbrinjavanje te vodi dokumentaciju dok služba za sigurnost i zaštitu nadzire postupanje s otpadom i pruža stručnu pomoć vezanu uz gospodarenje otpadom. Navedene organizacijske jedinice zadužene su i za predlaganje novih i kvalitetnijih postupaka zbrinjavanja otpada na temelju analize nadležnih službi.

Tablica 8. Opasan otpad²²

U 2020. nije bilo opasnog otpada.

Tablica 9. Neopasan otpad

	Naziv otpada	Proizvedena količina (t)
01 05 99	otpad koji nije specificiran na drugi način	2,80
16 01 22	komponente koje nisu specificirane na drugi način	60,47
18 01 04	otpad čije sakupljanje i odlaganje nije podvrgnuto specijalnim zahtjevima radi prevencije infekcije (npr. rublje, posteljina)	0,067
20 01 01	papir i karton	4,67
ΣΣ		68,007

U 2020. registriranim prijevoznicima ukupno je na odvoz predano 68,007 tona neopasnog otpada.

Sukladno zakonskoj regulativi sav otpad predan je registriranim prijevoznicima te za sve vrste otpada HŽPP posjeduje relevantnu dokumentaciju. Temeljem navedene dokumentacije i u suradnji s ovlaštenicima za uporabu ili zbrinjavanje otpada, otpad je obrađen postupkom R13, koji podrazumijeva skladištenje prije obavezne uporabe.

²² GRI 306-2

VII. Kazalo sadržaja GRI-a

GRI 102: Opće objave 2016

Organizacijski profil

102-1	Naziv organizacije	Stranica 2
102-2	Aktivnosti, tržišne marke, proizvodi i usluge	Stranica 2
102-3	Lokacija sjedišta organizacije	Stranica 2
102-6	Tržišta na kojima organizacija djeluje	Stranica 2
102-7	Veličina organizacije	Stranica 2
102-8	Informacije o zaposlenicima i drugim radnicima	Stranica 24
102-9	Dobavljački lanac	Stranica 7
102-13	Članstvo u udruženjima	Stranica 4

Strategija

102-14	Izjava najviše rangirane osobe za donošenje odluka	Stranica 1
102-15	Ključni utjecaji, rizici i prilike	Stranica 16

Etika i integritet

102-16	Vrijednosti, načela, standardi i norme ponašanja	Stranica 6
--------	--	------------

Upravljanje

102-18	Upravljačka struktura	Stranica 3
--------	-----------------------	------------

Uključivanje dionika

102-40	Popis uključenih skupina dionika	Stranica 11
102-42	Prepoznavanje i odabir uključenih dionika	Stranica 11

KAZALO SADRŽAJA GRI-A

Praksa izvještavanja

102-45	Subjekti uključeni u konsolidirane financijske izvještaje	Stranica 3 i Stranica 15
--------	---	-----------------------------

EKONOMSKI UČINCI

GRI 201 Ekonomski učinak 2016

Objave o pristupu upravljanju

103-1	Objašnjenje i granice materijalne teme	Stranica 27
-------	--	-------------

Tematski specifične objave

201-1	Izravna stvorena i distribuirana ekonomska vrijednost	Stranica 18
-------	---	-------------

DRUŠTVENI UČINCI

GRI 404 Obuka i obrazovanje 2016

404-1	Prosječan godišnji broj sati obuke po zaposleniku	Stranica 21
-------	---	-------------

OKOLIŠNI UČINCI

GRI 302 Energija 2016

Tematski specifične objave

302-1	Potrošnja energije unutar organizacije	Stranica 28
-------	--	-------------

GRI 305 Emisije 2016

Objave o pristupu upravljanju

103-1	Objašnjenje i granice materijalne teme	Stranica 27
-------	--	-------------

Tematski specifične objave

305-1	Izravne emisije stakleničkih plinova	Stranica 29
-------	--------------------------------------	-------------

GRI 306 Otpadne vode i otpad 2016

Tematski specifične objave

KAZALO SADRŽAJA GRI-A

306-2	Otpad prema vrsti i metodi odlaganja	Stranica 31
GRI 403 Zdravlje i sigurnost na radnom mjestu 2016		
<i>Tematski specifične objave</i>		
403-2	Vrste i stope ozljeda, profesionalnih bolesti, izgubljenih dana i izostanaka te ukupan broj smrtnih slučajeva povezanih s nesrećama na radu	Stranica 25

VIII. Popis tablica

<i>Tablica 1. Pregled glavnih dobavljača i kupaca Društva u 2020.</i>	8
<i>Tablica 2. Ekonomski učinci</i>	18
<i>Tablica 3. Prosječan broj sati obuke po zaposleniku</i>	22
<i>Tablica 4. Novo zapošljavanje</i>	24
<i>Tablica 5. Potrošnja goriva iz neobnovljivih izvora po vrstama goriva</i>	28
<i>Tablica 6. Emisije iz nepokretnih izvora</i>	29
<i>Tablica 7. Emisije iz pokretnih izvora*</i>	29
<i>Tablica 8. Opasan otpad</i>	31
<i>Tablica 9. Neopasan otpad</i>	31