

INTEGRIRANI PROMET ZAGREBAČKOG PODRUČJA d.o.o.
Park Stara Trešnjevka 2, Zagreb



IPZP

INTEGRIRANI PROMET
ZAGREBAČKOG PODRUČJA

Poslovno izvješće

za razdoblje siječanj - prosinac 2023. godine

Zagreb, travanj 2024.

SADRŽAJ

1. UVODNE NAPOMENE	1
2. STRATEŠKA UTEMELJENOST PROJEKTA IPP-a I DRUŠTVA IPZP	3
3. VIZIJA I MISIJA DRUŠTVA.....	7
4. ZAKONODAVNI OKVIR.....	8
5. OSTVARENJE PLANIRANIH POSLOVNIH CILJEVA DRUŠTVA ZA RAZDOBLJE SIJEČANJ - PROSINAC 2023.....	10
5.1 Studija izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Samobora, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba	10
5.2 Koordinacija i praćenje provedbe Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije	11
5.3 Ostali projekti i aktivnosti	12
5.4 Odstupanja u odnosu na plan poslovanja za 2023. g.....	12
5.5 Aktivnosti na provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja i učinci	13
6. STANJE ZAPOSLENOSTI	14
7. FINANCIJSKI REZULTATI POSLOVANJA ZA RAZDOBLJE SIJEČANJ - PROSINAC 2023.	16
7.1 Račun dobiti i gubitka	16
7.2 Bilanca	18
8. INVESTICIJE.....	21
9. KLJUČNI POKAZATELJI USPJEHA – EKONOMSKI, SOCIJALNI I EKOLOŠKI ASPEKTI POSLOVANJA	23
10. ZAKLJUČNE OCJENE S PRIJEDLOGOM MJERA ZA DALJNJE POSLOVANJE	24

1. UVODNE NAPOMENE

Odredbom članka 3. Sporazuma o integriranom prijevozu i tarifno prijevozničkoj uniji na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije reg. br. 48/12-I sklopljenog dana 4. lipnja 2012. između Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije preuzeta je obveza osnivanja trgovačkog društva. Društvo „Integrirani promet zagrebačkog područja“ d.o.o. (dalje u tekstu Društvo) registrirano je pri Trgovačkom sudu u Zagrebu dana 20. kolovoza 2014. godine i upisano u sudski registar pod matičnim brojem subjekta (MBS) 080927142, sa sjedištem u Zagrebu, Park Stara Trešnjevka 2.

Osnivači Društva su Grad Zagreb sa udjelom od 60%, Zagrebačka županija s udjelom od 25% i Krapinsko-zagorska županija sa udjelom od 15%.

Cilj osnivanja Društva je priprema i realizacija projekata vezanih uz uspostavljanje novog modela organizacije integriranog prijevoza putnika i upravljanje istim na području osnivača, Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije. Nužnost uspostave Društva proizašla je iz složenosti koordinacije velikog broja aktivnosti i velikog broja sudionika: Grad Zagreb, Zagrebačka i Krapinsko-zagorska županija, postojeći i budući operateri sustava – HŽ, ZET, autobusni prijevoznici te zbog složenosti postupka donošenja odluka.

U razdoblju do osnivanja Društva realizirane su slijedeće aktivnosti:

- 2008. godine Izrađena je Studija integriranog prijevoza putnika (IPP) za područje Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko – Zagorske županije
- 2011. godine izrađen je Elaborat organizacije i funkcioniranja upravljačkog društva za integrirani prijevoz putnika
- 2012. g. potpisan je Sporazum o IPP-u i tarifno prijevozničkoj uniji između Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-Zagorske županije
- 2013. g. izrađen je Elaborat plana i programa temeljnih prometnih istraživanja vezanih uz izradu Prometne strategije Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-Zagorske županije
- 2013. g. potpisan je Sporazum između Grada Zagreba i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (dalje u tekstu MPPI) o dodjeli sredstava u visini od 2.000.000,00 kuna; izvršen povrat sredstava u iznosu od 1.000.000,00 kuna u proračune Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- 2014. godine izrađen Idejni projekt organizacije IPP –a
- 2014. godine izrađen Idejni projekt tarifno naplatnog sustava IPP –a
- donesen je Program realizacije Park & Ride sustava u Gradu Zagrebu
- usvojen je Program istraživanja podzemno-nadzemno tračničkog sustava u gradu Zagrebu
- sudjelovanje u projektu CIVITAS ELAN- Inovativni gradovi

Od osnivanja, Društvo je realiziralo slijedeće aktivnosti:

- Idejni projekt automatizacije naplate i kontrole karata u sustavu IPP –a, 2016. ¹
- Elaborat prilagodbe organizacijske strukture operatera modelu IPP –a, 2017.
- Idejni projekt informiranja putnika – korisnika IPP –a, 2017.
- faza Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije², 2017. - 2018. g.
- Plan provedbe IPP-a za period 2019 – 2028. g., 2020. g.
- faza Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije³, 2020. g.
- Definiranje organizacije, procesa i tehnoloških rješenja aplikacije za mobilne telefone za zajedničku prijevoznu kartu za područje obuhvata IPP-a, 2021.
- Studija izvodljivosti sustava za informiranje putnika – korisnika u sustavu IPP-a, 2021.
- Studija izvodljivosti sustava automatske naplate i kontrole vozničkih karata u sustavu IPP-a, 2022.

¹ Projekt sufinanciran od strane EU fondova- OP Promet 2007-2013; ref. br. projekta TR.1.2.25-0001

² Projekt sufinanciran od strane EU fondova-OP konkurentnost i kohezija 2014-2020; ref. br. Projekta KK.07.4.2.04.0001

³ Projekt sufinanciran od strane EU fondova-OP konkurentnost i kohezija 2014-2020; ref. br. Projekta KK.07.4.2.04.0001

2. STRATEŠKA UTEMELJENOST PROJEKTA IPP-a I DRUŠTVA IPZP

U nastavku se navode strateške odrednice kojima se daje utemeljenost razvoja integriranog prijevoza putnika na promatranom zagrebačkom području, odnosno uspostava prometnih uprava za javni prijevoz putnika:

- Bijela knjiga 2011 – Putokaz ka jedinstvenom Europskom prometnom području – prema konkurentnom i resursno učinkovitom prometnom sustavu
- Paket urbane mobilnosti
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.
- Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026.
- Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

Bijela knjiga 2011 – Putokaz ka jedinstvenom Europskom prometnom području – prema konkurentnom i resursno učinkovitom prometnom sustavu

U sklopu Bijele knjige se na mnogo mjesta ističe važnost integriranog prijevoza. Primjerice u samoj Viziji za razvoj konkurentnog i održivog prometnog sustava, se navodi tema „Efikasne središnje mreže za multi modalna međugradska putovanja i prijevoz“ te, među ostalim, sadrži i slijedeći opis: „bolji modalni izbori će rezultirati većom integracijom modalnih mreža: zračne luke, luke, željezničke, metro i autobusne stanice trebaju biti više povezane i pretvorene u multi modalne platforme za povezivanje putnika. Internetski informacijski i elektronički sustavi za rezervaciju i plaćanje koji uključuju sve načine prijevoza trebali bi podržavati multi modalno putovanje. Odgovarajući skup prava putnika mora pratiti i širu upotrebu kolektivnih načina prijevoza.“

Nadalje, među navodima Strategije – što treba učiniti, stoji: kvaliteta, dostupnost i pouzdanost prijevoznih usluga dobivat će sve veći značaj u narednim godinama, između ostalog zbog starenja stanovništva i potrebe za promoviranjem javnog prijevoza. Atraktivna učestalost, udobnost, jednostavan pristup, pouzdanost usluga i intermodalna integracija glavne su karakteristike kvalitete usluge. Dostupnost podataka o vremenu putovanja i alternativnim linijama podjednako je važna za osiguravanje neprekinute mobilnosti od vrata do vrata, kako za putnike, tako i za teret.

Iz prethodno navedenog, ali i ostalih (ovdje nenavedenih) zaključaka Bijele knjige, proizlazi da su nastojanja uspostave integriranog prijevoza, u skladu sa predmetnim strateškim dokumentom.

Paket urbane mobilnosti

U sklopu paketa urbane mobilnosti, centralni dokument jest onaj naziva „Zajedno ka konkurentnoj i resursno učinkovitoj mobilnosti“.

Taj dokument ima za cilj pojačati potporu europskim gradovima u rješavanju problema urbane mobilnosti. Potrebna je velika promjena u pristupu urbanoj mobilnosti kako bi se osiguralo da se europska urbana područja razvijaju održivim putem i da su ispunjeni ciljevi EU-a za konkurentni i resursno učinkovit europski prometni sustav.

U sklopu dokumenta se propagira i izrada Planova održive urbane mobilnosti, gdje se navodi:

- Planovi održive urbane mobilnosti temelje se na uravnoteženom razvoju i boljoj integraciji različitih modova urbane mobilnosti.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)

U sklopu Strategije prometnog razvoja se već u analizi postojećeg stanja, odnosno hipoteza, navodi: „Javni prijevoz u Republici Hrvatskoj trenutno nije integriran jer ne postoje usuglašeni redovi vožnje, kao ni sustavi za prodaju jedinstvenih karata za prijevoz raznim oblicima javnog prijevoza. Intermodalni terminali, koji omogućuju prelazak s jedne na drugu vrstu prijevoza, ne postoje, odnosno iznimno su rijetki. Na određenim linijama autobusni i željeznički promet prometuju na paralelnim trasama Da bi se stanje poboljšalo, nužno je povećati udio javnog i nemotoriziranog prijevoza (pješaci i biciklisti) u ukupnoj strukturi prometa. Da bi se to ostvarilo, jedan od prioriteta je povećati učinkovitost te fizičku, operativnu i organizacijsku integraciju svih oblika prijevoza: željezničkog, autobusnog i tramvajskog.“

Na temelju utvrđenog stanja, u strategiji su predviđeni specifični ciljevi koji se fokusiraju na potrebu integracije poput:

opći ciljevi - CO8 – Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMS, P&R itd.);

specifični ciljevi za javni prijevoz i oblike prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova - SC3 – Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.);

specifični ciljevi za željeznički prijevoz - SC4 – Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.).

Na temelju ciljeva, definirane su i mjere koje naglašavaju potrebu integracije:

G.7 Reorganizacija prometnog sustava radi veće financijske održivosti;

U.13 Naplata vozarina i zajednički sustavi karata;

U.18 Reorganizacija prometa.

Uspostava IPP-a je u skladu sa ciljevima i mjerama Strategije prometnog razvoja.

Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021-2026

U Nacionalnom planu oporavka i otpornosti 2021 – 2026, u poglavlju; C1.4. Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava, navodi se potreba „*Uspostave prometnih uprava radi osiguranja jedinstvene i usklađene mreže javnog prijevoza na području cijele Hrvatske*“

Cilj je da prometne uprave upravljaju javnim prijevozom na svom području i surađuju sa susjednim prijevoznim upravama u stvaranju jedinstvene i usklađene mreže javnog prijevoza.

Trenutno na prostoru RH ne postoji niti jedna prometna uprava. a na temelju osnivačkih akata i usvojene misije i vizije Društvo IPZP bi trebalo postati prva prometna uprava u RH, kada osnivači Društva prenesu na Društvo potrebne ovlasti iz domene javnog prijevoza putnika. Uspostava prometnih uprava je važna, jer bi one usklađivale sve prometne sustave, provodile istraživanja i

planirale promet koji se kasnije ugovara s operaterima javnog prijevoza. Uz to, prijevozne uprave bi trebale pratiti provedbu ugovora o javnim uslugama i prikupljati prihode od karata koje kasnije raspoređuje po prijevoznicima.

Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije je strateški dokument koji definira ciljeve i mjere potrebne za razvoj prometnog sustava do 2030. godine. Ciljevi Master plana podijeljeni su na opće i specifične. Opći se odnose na ukupni prometni sustav, dok su specifični fokusirani na razvoj pojedine prometne grane. Opći cilj OC_FR_2 – Povećanje urbane i regionalne mobilnosti korištenjem integriranog javnog prijevoza te ostalih oblika prijevoza koji su ekološki, energetske i ekonomski prihvatljivi te smanjuju ovisnosti o korištenju osobnog automobila (a koji obuhvaća uspostavu integriranog prijevoza putnika i povećanje udjela održivih oblika u ukupnoj modalnoj razdiobi).

- Opći cilj OC_FR_8 – Povećanje financijske održivosti prometnog sustava (koji obuhvaća uspostavu integriranog prijevoza putnika)
- Specifični cilj SC_FR_JP_1- Unaprjeđenje međusobne povezanosti većih urbanih središta javnim prijevozom (obuhvaća povećanje udjela putnika u javnom prijevozu u ukupnoj modalnoj raspodjeli i smanjenje vremena putovanja u odnosu na javni prijevoz)
- Specifični cilj SC_FR_JP_2- Unaprjeđenje povezanosti ruralnih područja javnim prijevozom s urbanim središtima na području obuhvata Master plana (obuhvaća povećanje udjela putnika u javnom prijevozu u odnosu na osobni automobil u prometnom povezivanju ruralnih sredina)
- Specifični cilj SC_FR_JP_3-Kvalitetnija integracija željeznice u gradski i prigradski javni prijevoz putnika (obuhvaća povećanje udjela putnika u željezničkom prijevozu u ukupnoj raspodjeli putovanja - modal split)

Mjere koje su povezane sa sustavom IPP-a:

- MJ_FR_JP_O1 – Uspostavljanje integriranog prijevoza putnika – mjera naglašava potrebu uspostave/unaprjeđenja/nadogradnje postojeće organizacije javnog prijevoza putnika te uspostavljanja i razvoj integriranog prijevoza putnika.

S tim u vezi u mjeri se navodi: - U postojećem stanju ne postoji integracija javnog prijevoza putnika na području Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije. Shodno tome *potrebno je odrediti prometnu upravu i dodijeliti joj ovlasti potrebne za uspostavu/unaprjeđenje/nadogradnju sustava za uspostavu i razvoj integriranog prijevoza putnika.*

Uspostava integriranog javnog prijevoza putnika na području obuhvata predstavlja jednu od glavnih mjera za ostvarivanje ciljeva povećanja udjela održivih oblika prometovanja, postizanja energetske učinkovitosti prometnog sustava te ravnopravnosti mobilnosti. Integrirani javni prijevoz na području obuhvata Master plana temelji se na objedinjavanju svih oblika javnog prijevoza u jedan cjeloviti sustav u kojem usklađeni vozni redovi omogućuju putnicima laka presjedanja po potrebi (između vlaka, tramvaja i autobusa) te omogućuju korištenje jedne prijevozne karte koja vrijedi za sve oblike prijevoza. Prijevoznici u sustavu javnog prijevoza time ne gube svoju poslovnu samostalnost, već s jedinstvenom prometnom upravom sklapaju višegodišnje ugovore o prijevozu na određenim linijama. Prometna uprava ima i zadatak

harmonizirati cijeli sustav, odnosno, na osnovu istraživanja stvoriti integrirani sustav javnog prijevoza s odgovarajućim voznim redovima za sve kategorije stanovništva gradova i područja obuhvata Master plana. Za potrebe uspostave integriranog prijevoza putnika također je nužno i uvođenje tarifnog sustava za integrirani prijevoz putnika.

- MJ_FR_JP_O3 – Unaprjeđivanje i modernizacija sustava naplate voznih karata – mjera naglašava da je osnova sustava mogućnost za jednostavno korištenje javnog prijevoza putnika uz jedinstvenu prijevoznu kartu na cijelom području. Na području obuhvata Master plana javni prijevoz u postojećem stanju je organiziran u okviru željezničkog, autobusnog i tramvajskog podsustava. U postojećem stanju postoje velike razlike među sustavima naplate na svim razinama, počevši od terminalnih uređaja, vrste i tipa karata pa do centralnih sustava za obradu. Sustav naplate voznih karata treba biti jednostavno proširiv na druge načine prijevoza, tako da se postojeći mehanizmi izdavanja karata, naplate i korištenja karata mogu transparentno primijeniti na nove načine prijevoza uz eventualne izmjene koje bi pokrivale specifičnosti novog načina prijevoza. Poseban naglasak je potrebno staviti na suvremene prodajne kanale koji obuhvaćaju prodaju voznih karata i plaćanje usluga putem interneta i mobilnih aplikacija. Plaćanje vožnje treba biti po stvarnom korištenju usluge, odnosno po broju stanica ili po prijednom putu i sl. Prilikom implementacije sustava naplate potrebno je uzeti u obzir i jednostavnost prikupljanja i obrade podataka o broju putovanja i navikama korisnika (npr. generiranje izvorišno/odredišnih matrica putovanja).

U završnom izvještaju Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije (Analiza postojećeg stanja i razvoj prometnog modela) u poglavlju SWOT analiza sažeti su glavni zaključci dijagnoze o postojećem stanju prometnog sektora unutar područja Master plana. U pronalaženju strateških čimbenika za buduće planiranje prometnog sektora, kao prilika, navodi se nova integrirana organizacija u sustavu javnog prijevoza putnika na području Master plan regije putem centra za integrirano upravljanje, temeljeno na zajedničkom tarifnom sustavu, zajedničkoj prijevoznoj karti, integraciji prometnog sustava, jedinstvenom sustavu za informiranje putnika, koordinaciji i međusobnoj usklađenosti voznih redova između različitih pružatelja prijevoznih usluga. Time će se uspostaviti visoko organiziran i prepoznatljiv sustav javnog prijevoza, a najširi krug korisnika može dobiti zadovoljavajuću uslugu kroz razne kombinacije svih vidova javnog prijevoza, čime se prijevoz osobnim vozilima može staviti u drugi plan.

Sukladno gore navedenome, uspostava IPP putem društva IPZP je u potpunosti u skladu sa Masterplanom prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.

3. VIZIJA I MISIJA DRUŠTVA

Vizija

- ✓ Priprema i realizacija projekata vezanih uz uspostavljanje novog modela organizacije integriranog prijevoza putnika i upravljanje istim na teritorijalnim područjima osnivača Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- ✓ Poboljšanje sigurnosti, pouzdanosti i učinkovitosti, održivog i ekološki prihvatljivog pružanja usluga javnog prijevoza putnika, zadovoljavajući za korisnike i operatore.

Misija

- ✓ Stvoriti strateški okvir za planiranje budućih prometnih potreba zagrebačkih regije na uspostavljanju i upravljanju integriranim prijevozom putnika
- ✓ Integrirati i koordinirati javni prijevoz putnika s ciljem postizanja javnih koristi od odgovarajućih, sigurnih, pouzdanih i pristupačnih prijevoznih usluga.

Vizija i Misija Društva usvojene od strane Skupštine Društva 2018. g.

4. ZAKONODAVNI OKVIR

Javni cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj se još uvijek u svom najvećem dijelu odvija uglavnom na komercijalnoj osnovi uz sufinanciranje samo određenih kategorija korisnika usluga (prijevoz učenika, prijevoz otočnog stanovništva, prijevoz osoba s invaliditetom i slično), što je dovelo do ukidanja autobusnih linija u pojedinim područjima gdje se nije mogla postići komercijalna rentabilnost linija, posebno u slabo naseljenim područjima, zbog čega građani koji žive na tim područjima nemaju nikakvu mogućnost korištenja javnog prijevoza ili nemaju odgovarajuće dostupnu autobusnu liniju koje bi im omogućavala postizanje mobilnosti i omogućila dostupnost do domova zdravlja, bolnica, osnovnih i srednjih škola, banaka, administrativnih središta općina i gradova i sl.

Uredba (EZ) br. 1370/2007 temeljni je zakonski akt u domeni javnog prijevoza putnika na području EU, a zakoni država članica imaju manju snagu u odnosu na ovu temeljnu Uredbu. Na području RH potrebno je uzeti u obzir slijedeću zakonsku i podzakonsku regulativu u domeni organizacije sustava javnog prijevoza putnika:

- A. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
- B. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)
- C. Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 43/21)
- D. Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika (NN 65/21)
- E. Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/19)

Vezano uz postojeću zakonsku regulativu bitno je naglasiti slijedeće:

1. *Dva su temeljna zakonska dokumenta koja navode nužnost uspostave prometne uprave (nadležnog tijela za javni prijevoz putnika) u svrhu integracije javnog prijevoza putnika:*
 - Uredba EZ broj 1370/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
 - Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN, br. 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)

Uredbom EU 1370/2007 i gore navedenim Zakonom dana je mogućnost uspostave prometne uprave za javni prijevoz putnika (nadležnog tijela) u svrhu integracije javnog prijevoza putnika (glava V. Zakona - Integrirani prijevoz putnika u unutarnjem prometu) i definirani su osnovni pojmovi vezani uz IPP:

- ✓ mogućnost pružanja usluge IPP-a (na geografski određenom području);
- ✓ ciljevi sklapanja Ugovora o pružanju usluge IPP i obvezni prilozi tog ugovora;
- ✓ ugovor koji se sklapa sa prijevoznikom ima karakter ugovora o pružanju javne usluge (i treba biti u skladu sa Uredbom 1370/2007 i Uredbom 2016/2338);
- ✓ navodi se da je za upravljanje sustavom javnog prijevoza odgovorno „nadležno tijelo“

Člankom 55. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu navodi se da je Nadležno tijelo za usluge integriranog prijevoza putnika, kada se usluga integriranog prijevoza putnika pruža na području više jedinica područne (regionalne) i/ili lokalne samouprave – Ministarstvo, odnosno pravna osoba koju su jedinice područne (regionalne) samouprave osnovale radi integracije sustava, što je u slučaju zagrebačke regije društvo IPZP koje je osnovano od strane Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.

Nastavno na navedeno, na osnovu postojećih zakonskih odredbi moguća je uspostava integriranog javnog prijevoza putnika na području određene geografske regije, za što je potrebno davanje ovlasti Društvu od strane njegovih osnivača, kako bi Društvo u potpunosti moglo provoditi aktivnosti potrebne za organizaciju i nadzor nad obavljanjem ugovora o javnoj usluzi, te aktivnosti vezane uz integraciju javnog prijevoza putnika.

U zakonskoj regulativi postoje nedostaci koje zakonodavni okvir nije regulirao, prije svega u dijelu koji se odnosi na financiranje sustava javnog prijevoza, obavezu sufinanciranja javne usluge prijevoza dana je samo jedinicama područne (regionalne) samouprave, a ne i jedinicama lokalne samouprave, kao niti nadležnom ministarstvu RH.

2. Ishođenje ovlasti

Na području unutar Grada Zagreba i unutar Zagrebačke županije javni prijevoz se već obavlja putem javne usluge i u skladu sa Uredbom 1370/2007, ali međužupanijske linije između grada i županije još uvijek nisu u skladu sa Uredbom 1370/2007 odnosno za njih nisu sklopljeni Ugovori o javnoj usluzi. Krapinsko-zagorska županija poduzima potrebne korake kako bi se stekli preduvjeti za pokretanje postupka ugovaranja javne usluge.

Člankom 17. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/19) dana je obaveza provođenja nadzora nad obavljanjem ugovora, na način da „nadzor nad provođenjem ugovora o javnoj usluzi provodi nadležno tijelo kojeg određuje jedinica područne (regionalne) samouprave (županije) odnosno Grad Zagreb i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a koje tijelo će imenovati županija, odnosno grad Zagreb i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Nadležno tijelo može nadzor povjeriti i vanjskom nezavisnom tijelu.“ *Tu se otvara mogućnost da Društvo IPZP koje je osnovano radi integracije sustava javnog prijevoza putnika na razini zagrebačke regije, u prvom koraku preuzme ulogu Nadležnog tijela radi obavljanja nadzora nad provedbom ugovora o javnoj usluzi u Zagrebačkoj županiji i Gradu Zagrebu. U slijedećem koraku, ovlasti bi se proširile na preuzimanje postojećih Ugovora o javnoj usluzi.*“

Slijedom navedenog, uloga Društva potrebna je u organizacijskom dijelu postojećeg modela obavljanja javnog prijevoza putnika u vidu koordinacije prijevoznika odnosno nadzoru nad provođenjem ugovora o javnim uslugama. Za provođenje navedenih aktivnosti nije potrebno osiguranje dodatnih financijskih sredstva od strane osnivača Društva.

5. OSTVARENJE PLANIRANIH POSLOVNIH CILJEVA DRUŠTVA ZA RAZDOBLJE SIJEČANJ - PROSINAC 2023.

Tijekom 2023. godine Društvo je sukladno Planu poslovanja realiziralo slijedeće aktivnosti.

5.1 Studija izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Samobora, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba

Izvoditelj: ERNST&YOUNG SAVJETOVANJE d.o.o., Zagreb, Radnička cesta 50; podizvoditelj: MCRIT S.L., Barcelona, Španjolska;

Vrijednost projekta: 117.857,85 € (bez PDV-a); 147.322,32 eura s PDV-om;

Trajanje projekta: 12 mjeseci od dana uvođenja u posao

Financiranje projekta: 35% IPZP d.o.o., 25% HŽ Infrastruktura d.o.o.; 20% Grad Samobor i 20% Grad Sveta Nedelja.

Opis projekta:

Specifičan geografski položaj mikroregije koju čine Grad Samobor i Grad Sveta Nedelja, a koja se nalazi uz samu granicu sa Republikom Slovenijom te u neposrednoj blizini Grada Zagreba, čini ovu mikro regiju važnim raskrižjem regionalnih i europskih prometnih tokova i značajnim tranzitnim područjem.

Prometna povezanost gore spomenute mikroregije temelji se isključivo na cestovnom prometu, odnosno od Zagreba do Svete Nedelje i Samobora moguće je doći jedino osobnim vozilom ili autobusnim prijevozom.

Predmet studije je analiza sadašnjeg prometnog sustava, odgovarajuća strateška analiza potencijalnih rješenja, analiza opcija te odabir optimalnog modela prometnog povezivanja predmetnog područja sa sustavom javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta. U sklopu studije će biti izrađena i analiza troškova i koristi.

Cilj izrade Studije je osmisliti i predložiti operabilni, učinkoviti i održivi „optimalan model javno prometnog povezivanja“ za područje „predmetne mikroregije“ (Grada Samobora, Grada Sveta Nedelja i zapadnog dijela Grada Zagreba), na temelju mogućnosti koje pruža suvremena prometna tehnologija, s time da se pod ključnim odrednicama novog modela povezivanja.

Novi tehnički sustav javnog prijevoza treba biti u funkciji gradsko - prigradskog prometa i dijela sustava integriranog javnog prijevoza putnika, a treba doprinijeti rješavanju problema prometnog zagušenja cestovnih prometnica oko zapadnog dijela Zagreba, omogućiti putnicima brz i kvalitetan prijevoz do odredišta te smanjiti emisiju štetnih plinova i CO₂.

Status projekta:

Dana 12. srpnja 2023. godine sklopljen Ugovor o izradi Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Samobora, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba, reg. br. 796/2023.

Na temelju Odluke IPZP-a, od 10. kolovoza 2023. godine, br. 2023-31/7, osnovan je Projektni tim za praćenje realizacije Ugovora o izradi „Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Zagreba, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba“.

Dana 05. rujna 2023. godine održan je početni sastanak na kojem je dana prezentacija projektne metodologije i s time povezanog radnog i vremenskog plana u skladu s projektnim zadatkom. Nadalje, u predmetnom razdoblju usvojeno je Početno izvješće u kojem je dan detaljan plan rada sa hodogramom aktivnosti.

06. studenog IPZP, u svojstvu Naručitelja, daje suglasnost za zamjenu stručnjaka u provedbi Ugovora o izradi Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Zagreba, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba, reg. br. 796/2023.

U organizaciji IPZP-a, 30. studenog, održan je sastanak s predstavnicima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i JASPERS tima u svrhu prezentacije hodograma aktivnosti i dobivanja mišljenja i smjernice na postavljene hipoteze koje su sadržane u projektnom zadatku iz 2021. godine.

Izrada projekta planirana je kroz 6 projektnih isporučevina. U predmetnom razdoblju završena je izrada Nacrta studije sa poglavljima, kojim je dan opis projekta, analiza prostorne dokumentacije i dosad izrađene studijske dokumentacije, ciljevi projekta i vremenski raspored realizacije izrade Studije.

Slijedom navedenog u predmetnom periodu realizacija je bila na razini 10% ugovorene vrijednosti projekta.

5.2 Koordinacija i praćenje provedbe Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

U svrhu koordinacije i praćenja provedbe:

- ✓ realizacije mjera iz Master plana prometnog sustava i
- ✓ projekata iz Plana provedbe Master plana

Skupština Društva na 25. sjednici održanoj dana 22. svibnja 2020.godine, donijela je Odluku kojom se za navedeno zadužuje Društvo IPZP.

Nadzor provedbe Master plana i realizacije njegovih mjera provodi se praćenjem provedbe projekata iz Plana provedbe Master plana i mjerenjem ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI), ocjenjivanjem ostvarenih rezultata te izradom godišnjih izvješća o rezultatima provedbe Master plana.

Slijedom navedenog Društvo je izradilo godišnji izvještaj za prethodnu godinu.

5.3 Ostali projekti i aktivnosti

Društvo je u suradnji sa stručnim službama Zagrebačke županije izradilo projektni zadatak za pokretanje postupka javne nabave radi ugovaranja javne usluga prijevoza putnika. Osim toga, predstavnici Društva imenovani su u stručno povjerenstvo za javnu nabavu, u sklopu koje su sudjelovali u izradi dijela dokumentacije o nabavi (uvjeti tehničke i stručne sposobnosti ponuditelja; kriteriji za odabir ponude).

Podrška Krapinsko-zagorskoj županiji očitovale se u izradi analiza nerentabilnih linija kao i analiza cijena prijevoza učenika osnovnih škola. Osim toga, izrađen je prijedlog aktivnosti radi transformacije obavljanja postojećeg oblika javnog prijevoza putnika u skladu sa europskim pravnim stečevinama (javna usluga).

Sukladno Poslovnom planu za tekuću godinu (točka 3.2. Plan poslovnih aktivnosti u 2023. godini) kojim je planirana dodjela ovlasti Društvu, Društvo je od strane MMPI dana 27. siječnja (dopis br. IPZP/2023-7) zatražilo tumačenje odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, vezano uz davanje ovlasti Nadležnom tijelu za organizaciju javnog prijevoza putnika.

Nadalje, dana 24. veljače (dopis br. IPZP/2023-12) upućen je prijedlog izmjena i dopuna Zakona o prijevozu prema resornom Ministarstvu.

Osim toga, od MMPI je dana 07. veljače i 14. kolovoza zatražena i podrška projektu u vidu dobivanja mogućnosti prijave projekta na dostupne programe EU fondova, s obzirom da se radi o značajnim sredstvima koja osnivači nisu u mogućnosti samostalno osigurati u ukupnom iznosu iz vlastitih sredstava.

Društvo je sudjelovalo na sastancima Partnerskog vijeća Urbane aglomeracije Zagreb (dana 14. veljače, 24. travnja, elektronska sjednica 25. kolovoza - 4. rujna), a vezano uz izradu Strategije razvoja UAZ za financijsko razdoblje 2021.-2027.

5.4 Odstupanja u odnosu na plan poslovanja za 2023. g.

U odnosu na plan poslovanja za 2023. godinu, došlo je do kašnjenja u ugovaranju „Studije izvodljivosti optimalne prometne veze između grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“, što je za posljedicu imalo nemogućnost realizacije u planiranim iznosima.

Osim toga, došlo je do odstupanja vezanih uz nabavu softvera za prometno modeliranje-VISUM (r.br.3.2. tablice kapitalnih investicija Plana poslovanja) s obzirom da je nabavna cijena osjetno povećana u odnosu na planirana sredstva. Pokretanje aktivnosti vezanih uz izradu i postavljanje preglednih planova linija u vozilima na području Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije nije realizirano s obzirom da je u tijeku postupak nabave radi ugovaranja višegodišnjih ugovora o javnoj usluzi na području Zagrebačke županije, te će tek po završetku postupka steći preduvjeti za pokretanje navedene aktivnosti.

Na području Krapinsko-zagorske županije još nije započela primjena javne usluge prijevoza putnika na županijskim linijama, te se nisu stekli uvjeti za realizaciju planirane aktivnosti pod r.br. 3.4. Plana poslovanja.

5.5 Aktivnosti na provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja i učinci

Aktivnosti vezane uz provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja provodile su se kontinuirano tijekom godine. Učinci mjera vidljivi su u racionalnom planiranju i realizaciji sredstava.

6. STANJE ZAPOSLENOSTI

Društvo je na dan 31. prosinca 2023. imalo 3 zaposlenih djelatnika od čega su sva 3 zaposlena na neodređeno vrijeme (poslovni tajnik, viši stručni savjetnik za projekte integriranog prijevoza putnika i Viši savjetnik za projekte integriranog prometa).

Tablica 1

Broj zaposlenih

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

R. br.	O P I S	Stanje 31.12.2022.	Plan 31.12.2023.	Fluktuacija u razdoblju siječanj-prosinac 2023.		Stanje 31.12.2023.		Indeksi	
				Došlo	Otišlo	Broj	Udjel %	7/3	7/4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Broj zaposlenih na neodređeno vrijeme od toga:	3	3			3	100,0	100,0	100,0
	1.1. Muškarci	2	2			2	66,7	100,0	100,0
	1.2. Žene	1	1			1	33,3	100,0	100,0
2.	Broj zaposlenih na određeno vrijeme od toga:	1	1		1				
	2.1. Muškarci	1	1		1				
	2.2. Žene								
3.	UKUPNO (1+2), od toga:	4	4		1	3	100,0	75,0	75,0
	3.1. Muškarci	3	3		1	2	66,7	66,7	66,7
	3.2. Žene	1	1			1	33,3	100,0	100,0
4.	Od ukupno došlih :								
	4.1. Novozaposleni								
	4.2. Prijelaz iz određenog na neodređeno vrijeme								
	4.3. Prijelaz iz druge poslovno-organizacijske jedinice								
	4.4. Druge promjene								
5.	Od ukupno otišlih :				1				
	5.1. Prirodni odljev				1				
	5.2. Osobno uvjetovani otkaz ugovora o radu								
	5.3. Podjela s osnivanjem društva / ustanove								
	5.4. Izvanredni otkaz zbog nevjerodostojnosti svjedodžbe / diplome								
	5.5. Prijelaz u drugu poslovno-organizacijsku jedinicu								
	5.6. Druge promjene								

Tablica 2

Broj zaposlenih prema starosti - stanje na dan 31.12.2023.

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o

O P I S	Ukupno	Godine starosti						
		do 19 godina	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 i više
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ukupno	3				2	1		

7. FINANCIJSKI REZULTATI POSLOVANJA ZA RAZDOBLJE SIJEČANJ - PROSINAC 2023.

7.1 Račun dobiti i gubitka

U 2023. godini društvo je imalo poslovne prihode u iznosu od 168.484 eur. Poslovni rashodi iznosili su 167.393 eur i odnose se najvećim dijelom na troškove osoblja od 86,03% ili 144.003 eur, na materijalne troškove 8,17 % ili 13.682 eur, na amortizaciju 2,24 % ili 3.749 eur i na sve druge nespomenute poslovne rashode 3,56 % ili 5.959 eur. Slijedom navedenoga društvo je poslovalo sa dobiti razdoblja koje je nakon oporezivanja iznosilo 958 eur.

Što se tiče rizičnih događaja po pitanju poslovanja društva tijekom 2023. godine, smatramo potrebnim navesti slijedeće:

- Od strane bivšeg zaposlenika pokrenut je sudski postupak radi ostvarivanja zaštite prava radi otkaza ugovora o radu. Općinski radni sud u Zagrebu u ime Republike Hrvatske (poslovni broj: 4 Pr-17198/2021-24) presudio je u korist Društva i odbio je sve tužbene zahtjeve tužitelja. Protiv te odluke je dopuštena žalba nadležnom županijskom sudu u zakonskom roku što je tužitelj i učinio. U slučaju promijenjene odluke nadležnog županijskog suda i prihvatanja žalbe tužitelja za očekivati je eventualno povećanje sredstava za tekuće poslovanje (zbog eventualne isplate sudskom presudom definiranih naknada) koja nisu osigurana u financijskim planovima Društva i osnivača.
- Povrat sredstva od poreza na dodanu vrijednost - Društvu je u I. kvartalu 2023. godine od strane Ministarstva financija - Porezne uprave uplaćen iznos od 25.306,24 eur za razdoblje od 01. kolovoza 2020. godine do 30. studenoga 2022. godine. Navedeni iznos odnosi se na povrat PDV-a za račune za tekuće poslovanje. Povrat PDV-a za račune koji se odnose za račune za kapitalne investicije u iznosu od 50.921,10 eur Porezna uprava je osporila i donijela Porezno rješenje KLASA:UP/I-471-02/23-01/88; URBROJ: 513-0701/23-02 od 18. travnja 2023. u kojem je utvrdila manje obračunati PDV na dodanu vrijednost u gore navedenom iznosu. Društvo je na navedeno porezno rješenje izjavilo žalbu Ministarstvu financija, Samostalnom sektoru za drugostupanjski upravni postupak sukladno Općem poreznom zakonu.
Do 31. prosinca 2023. godine Društvo nije zaprimilo Rješenje Ministarstva financija Samostalni sektor za drugostupanjski upravni postupak.

Tablica 3

Račun dobiti i gubitka

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u eurima, bez centi

R. br.	Elementi	Ostvareno I. - XII. 2022.	Plan I. - XII. 2023.	Ostvareno I. - XII. 2023.	Indeksi	
					5/3	5/4
1	2	3	4	5	6	7
I.	Ukupni prihodi (1. + 2.)	178.373	159.280	168.484	94,5	105,8
	1. Poslovni prihodi - ukupno, od toga:	178.370	159.280	168.484	94,5	105,8
	1) Prihodi od prodaje proizvoda i usluga na domaćem tržištu (gospodarstvo i građani ukupno)			5.370		
	2) Prihodi od prodaje proizvoda i usluga povezanim društvima					
	3) Prihodi ostvareni između podružnica					
	4) Prihodi iz Proračuna Grada Zagreba, u tome:	95.560	95.568	95.568	100,0	100,0
	a) od prodaje (za ugovorene redovne i ostale programe radova)					
	b) zakupnine					
	c) subvencije i potpore	95.560	95.568	95.568	100,0	100,0
	5) Drugi nespomenuti poslovni prihodi:	82.809	63.712	67.546	81,6	106,0
	a) prihodi od zakupnina na tržištu					
	b) prihodi od prodaje robe na domaćem tržištu					
	c) odgođeni prihodi temeljem MRS-a 20 (besplatno ustupljena dugotrajna imovina)					
	d) naplaćena otpisana potraživanja					
	e) prihodi od ukidanja rezerviranja			3.834		
	f) prihodi od revalorizacije					
	g) svi drugi nespomenuti poslovni prihodi	82.809	63.712	63.712	76,9	100,0
	2. Financijski prihodi	3		0	7,2	
II.	Ukupni rashodi (3. + 4.)	178.271	159.280	167.393	93,9	105,1
	3. Poslovni rashodi - ukupno, od toga:	178.261	159.280	167.393	93,9	105,1
	1) Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih proizvoda					
	2) Materijalni troškovi, u tome:	22.263	13.777	13.682	61,5	99,3
	a) troškovi sirovina i materijala	3.562	3.823	1.700	47,7	44,5
	b) troškovi prodane robe					
	c) ostali vanjski troškovi	18.701	9.954	11.982	64,1	120,4
	3) Troškovi za zaposlene, u tome:	145.646	141.791	144.003	98,9	101,6
	a) troškovi osoblja	139.279	136.588	139.052	99,8	101,8
	b) naknade troškova radnicima i izdaci za ostala materijalna prava radnika	6.368	5.203	4.950	77,7	95,1

R. br.	Elementi	Ostvareno I. - XII. 2022.	Plan I. - XII. 2023.	Ostvareno I. - XII. 2023.	Indeksi	
					5/3	5/4
1	2	3	4	5	6	7
	4) Amortizacija	7.493	3.580	3.749	50,0	104,7
	5) Vrijednosno usklađivanje dugotrajne i kratkotrajne imovine					
	6) Rezerviranja					
	7) Svi drugi nespomenuti poslovni rashodi	2.859	132	5.959	208,4	4.514,7
	4. Financijski rashodi	10				
	III. Dobit prije oporezivanja	101		1.091	1.075,9	
	IV. Gubitak prije oporezivanja					
	V. Porez na dobit	34		133	395,7	
	VI. Dobit razdoblja	68		958	1.412,7	
	VII. Gubitak razdoblja					

7.2 Bilanca

Ukupna aktiva i ukupna pasiva društva na dan 31. prosinca 2023. godine iznosila je 3.143.460 eur. Ukupna dugotrajna imovina iznosila je 2.774.322 eur (nematerijalna imovina 2.773.925 eur i materijalna imovina 398 eur).

Obveze prema dobavljačima - Kratkoročne obveze prema dobavljačima odnose se na obveze prema domaćim i inozemnim dobavljačima za nabavku materijala, roba i usluga iznosile su ukupno 13.009 eur.

Obveze prema zaposlenicima iznosili su 9.176 eur a obveze za poreze i doprinose koji se odnose na neplaćene doprinose i poreze za neisplaćene plaće radnika, neplaćeni porez na dodanu vrijednost po obračunu, neplaćeni porez na dobit, te ostale neplaćene porezne obveze tijekom 2023. iznosila su 5.161 eur. Društvo je podmirilo sve svoje kratkoročne obveze te je bilo likvidno.

Tablica 4

Bilanca

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u eurima, bez centi
- udjeli u %

Redni broj	Naziv pozicije	Stanje na dan				Indeksi
		31.12.2022.		31.12.2023.		
		Iznos	Udjel	Iznos	Udjel	
1	2	3	4	5	6	7
AKTIVA						
1.	I. Potraživanja za upisani, a neuplaćeni kapital					
2.	II. Dugotrajna imovina:					
3.	Nematerijalna imovina	2.763.819	88,0	2.773.925	88,2	100,4
4.	Materijalna imovina	8.590	0,3	398	0,0	4,6
5.	Dugotrajna financijska imovina					
6.	Potraživanja					
7.	Odgodena porezna imovina					
8.	Ukupno dugotrajna imovina (II.)	2.772.409	88,3	2.774.322	88,3	100,1
9.	III. Kratkotrajna imovina:					
10.	Zalihe					
11.	Potraživanja od kupaca					
12.	Potraživanja od povezanih društava					
13.	Ostala potraživanja (zaposleni, država i sva ostala nespomenuta potraživanja)	337.127	10,7	315.462	10,0	93,6
14.	Kratkotrajna financijska imovina					
15.	Novac u banci i blagajni	30.587	1,0	53.675	1,7	175,5
16.	Ukupno kratkotrajna imovina (III.)	367.713	11,7	369.138	11,7	100,4
17.	IV. Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi					
	UKUPNO AKTIVA (I. + II. + III. + IV.)	3.140.122	99,9	3.143.460	100,0	100,1
	Izvanbilančni zapisi					

Redni broj	Naziv pozicije	Stanje na dan				Indeksi
		31.12.2022.		31.12.2023.		
		Iznos	Udjel	Iznos	Udjel	5/3
1	2	3	4	5	6	7
PASIVA						
1.	I. Kapital i rezerve					
2.	Temeljni (upisani) kapital	2.654	0,1	2.654	0,1	100,0
3.	Rezerve (kapitalne, iz dobiti, fer vrijednosti)					
4.	Revalorizacijske rezerve					
5.	Zadržana dobit (preneseni gubitak)	4.604	0,1	4.672	0,1	101,5
6.	Dobit (gubitak) poslovne godine	68	0,0	959	0,0	1.413,7
7.	Manjinski interes					
8.	Ukupno kapital i rezerve (I.)	7.326	0,2	8.285	0,3	113,1
9.	II. Rezerviranja					
10.	III. Dugoročne obveze					
11.	Obveze prema poduzetnicima unutar grupe					
12.	Obveze prema bankama i drugim finansijskim institucijama					
13.	Obveze za predjmove					
14.	Obveze prema dobavljačima					
15.	Obveze po vrijednosnim papirima					
16.	Odgodena porezna obveza					
17.	Sve ostale nespomenute dugoročne obveze					
18.	Ukupno dugoročne obveze (III.)					
19.	IV. Kratkoročne obveze					
20.	Obveze prema poduzetnicima unutar grupe					
21.	Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe					
22.	Obveze za zajmove, depozite i slično					
23.	Obveze prema bankama i drugim finansijskim institucijama					
24.	Obveze za predjmove					
25.	Obveze prema dobavljačima	2.971	0,1	13.009	0,4	437,9
26.	Obveze prema zaposlenicima	9.423	0,3	9.176	0,3	97,4
27.	Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	4.908	0,2	5.161	0,2	105,1
28.	Sve ostale nespomenute kratkoročne obveze					
29.	Ukupno kratkoročne obveze (IV.)	17.302	0,6	27.346	0,9	158,0
30.	V. Odgođeno plaćanje troškova i prihodi budućeg razdoblja	3.115.494	99,2	3.107.830	98,9	99,8
	UKUPNO PASIVA (I. + II. + III. + IV. + V.)	3.140.122	99,9	3.143.460	100,0	100,1
	Izvanbilančni zapisi					

8. INVESTICIJE

Za aktivnosti navedene u Plana poslovanja za 2023. godinu, osnivači Društva osigurali su u svojim financijskim planovima sredstva za kapitalne projekta u iznosu od 42.747 eur s PDV-om.

U odnosu na Plan poslovanja za 2023. g. došlo je do kašnjenja u ugovaranju „Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: Grada Samobora, Grada Sveta Nedjelja i Grada Zagreba“ što je kao posljedicu imalo nemogućnost planiranog početka realizacije Studije.

U 2023. godine na račun Društva od strane osnivača, za kapitalne investicije ukupno je uplaćeno 5.009 eur od čega je Grad Zagreb uplatio 3.006 eur, Zagrebačka županija 1.252 eur i Krapinsko-zagorska županija 751 eur.

Tablica 5

Investicije u dugotrajnu imovinu prema namjeni s PDV-om

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u eurima, bez centi

- udjeli u %

R. br.	Namjena investicija	Ostvareno I. - XII. 2022.		Plan I. - XII. 2023.		Ostvareno I. - XII. 2023.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Razvojni projekti prema Planu provedbe IPP-a	51.015	100,0						
1.1.	Studija izvodljivosti za sustav za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata korisnika IPP	51.015	100,0						
2.	Razvojni Projekti Društva prema Planu provedbe Masterplana			79.634	71,6	14.312	100,0		
2.1.	Studija izvodljivosti tračničke veze Podsused tvornica – Samobor – Bregana (35 % od PV 116.798)			79.634	71,6	14.312	100,0		
3.	Ostalo			28.203	25,4				
3.1.	Visum - softverski paket 2023			16.590	14,9				
3.2.	Županijske linije Zagrebačke županije - izrada i postava preglednih planova linija u vozilima			5.806	5,2				

R br.	Namjena investicija	Ostvareno I. - XII. 2022.		Plan I. - XII. 2023.		Ostvareno I. - XII. 2023.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.3.	Linije javnog prijevoza na području Krapinsko - zagorske županije - izrada i postava preglednih planova linija i voznihi redova na ključnim intermodalnim stajalištima			5.806	5,2				
4.	Oprema			3.320	3,0				
4.1.	Informatička oprema			2.490	2,2				
4.2.	Namještaj			830	0,7				
	Ukupno (1+2+3+4)	51.015	100,0	111.157	100,0	14.312	100,0	28,1	12,9

Tablica 6

Izvori financiranja investicija s PDV-om

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u eurima, bez centi

- udjel u %

R br.	Izvori financiranja - investicija	Ostvareno I. - XII. 2022.		Plan I. - XII. 2023.		Ostvareno I. - XII. 2023.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I.	Osigurani izvori financiranja investicija, u tome:	51.015	100,0	111.157	100,0	14.312	100,0	28,1	17,0
1.	Vlastita sredstva			27.000	24,3				
2.	Tuda sredstva, od toga:	51.015	100,0	84.157	75,7	14.312	100,0	28,1	17,0
2.1.	Kredit banke								
2.2.	Financijski leasing								
2.3.	Proračun Grada Zagreba (Ured za promet)	30.609	60,0	25.648	23,1	3.006	21,0	9,8	11,7
2.4.	Zagrebačka županija	12.754	25,0	10.687	9,6	1.252	8,7	9,8	11,7
2.5.	Krapinsko-zagorska županija	7.652	15,0	6.412	5,8	751	5,2	9,8	11,7
2.6.	Fondovi EU								
2.7.	Sva druga nespomenuta tuda sredstva (sufinanciranje Studije izvodljivosti tračničke veze Podsused tvornica -Samobor-Bregana od strane Grada Svete Nedjelje i Grada Samobora)			41.410	37,3	9.303	65,0		22,5
2.8.	Rezervirana sredstva								
	Ukupno osigurani izvori financiranja investicija (I.)	51.015	100,0	111.157	100,0	14.312	100,0	28,1	12,9
II.	Neosigurani izvori financiranja investicija (II.)								
III.	Ukupno (I.+II.)	51.015	100,0	111.157	100,0	14.312	100,0	28,1	12,9

9. KLJUČNI POKAZATELJI USPJEHA – EKONOMSKI, SOCIJALNI I EKOLOŠKI ASPEKTI POSLOVANJA

Vezano za ekonomske aspekte poslovanja u 2023. godini, pokazatelj opće ekonomičnosti iznosi 100,7%, pokazatelj proizvodnosti iznosi 56.161 eur te se povećao u odnosu na 2022. godinu za 25,94%. Pokazatelj rentabilnosti koji se dobije na način da se bruto dobit podijeli sa ukupnim prihodima i pomnoži sa 100 iznosi 0,6 % što je manje od željene razine koja mora bit ispod 1%. Operativna dobit iznosi 1.091 eur dok su pokazatelji financijske stabilnosti 0,3 % a koeficijent opće likvidnosti iznosi 1.350. Udjel troškova za zaposlene u ukupnim operativnim troškovima iznosi 86 %.

Ekološki aspekt poslovanja odnosno udjel troškova utrošene energije u ukupnim operativnim troškovima trenutno nije moguće iskazati.

Tablica 7

Ključni pokazatelji uspjeha

Naziv TD : Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

R. Br.	Ključni pokazatelji uspjeha	Željena razina	Ostvareno		Indeks 5/4
			Ostvareno I - XII 2022.	Ostvareno I - XII 2023.	
1	2	3	4	5	6
a) Ekonomski aspekt poslovanja					
1.	Pokazatelj opće ekonomičnosti (Ukupni prihodi / Ukupni rashodi x 100) (postotni odnos)	Minimalno ≥ 100	100,1	100,7	100,6
2.	Pokazatelj proizvodnosti (Ukupni prihodi / prosječan broj zaposlenih) (- iznosi u eurima, bez centi)	Kontinuirano povećanje	44.593	56.161	125,9
3.	Pokazatelj rentabilnosti (Bruto dobit / Ukupni prihod x 100) (%)	Minimalno ≥ 1%	0,1	0,6	1.139,0
4.	Operativna dobit (EBIT = Poslovni prihodi - Poslovni rashodi) (- iznosi u eurima, bez centi)	Kontinuirano povećanje ≥ 0	109	1.091	1.003,4
5.	Pokazatelj samofinanciranja - financijske stabilnosti: udjel vlastitog kapitala u izvorima financiranja imovine (Kapital i rezerve te rezerviranja / Pasiva x 100) (%)	≥ 30%	31.12.2022.	31.12.2023.	
			0,2	0,3	113,0
6.	Pokazatelj likvidnosti - koeficijent opće likvidnosti (Kratkotrajna imovina / Kratkoročne obveze x 100) (koeficijent)	Optimum: koeficijent 2,00	31.12.2022.	31.12.2023.	
			2.125	1.350	63,5
b) Socijalni aspekt poslovanja					
7.	Prosječna mjesečna isplaćena neto-plaća po zaposlenom za razdoblje siječanj - prosinac 2023. / siječanj - prosinac 2022. - ukupno (- iznosi u eurima, bez centi)		Ostvareno I - XII 2022.	Ostvareno I - XII 2023.	
	7.1. Prosječna mjesečna neto-plaća za muškarce (- iznosi u eurima, bez centi)		1.734	1.771	102,1
	7.2. Prosječna mjesečna neto-plaća za žene (- iznosi u eurima, bez centi)		1.742	1.714	98,3
			1.709	1.757	102,8
8.	Udjel troškova za zaposlene u ukupnim operativnim troškovima (Troškovi osoblja + nakanade troškova radnicima i izdaci za ostala materijalna prava / Poslovni rashodi x 100) (%)	≤ 50% (Smanjenje rashoda osoblja sukladno uvjetima i rezultatima)	82	86	104,9
c) Ekološki aspekt poslovanja					
9.	Udjel troškova utrošene energije u ukupnim operativnim troškovima (Troškovi utrošene energije / Poslovni rashodi x 100) (%)	Kontinuirano smanjenje			

10. ZAKLJUČNE OCJENE S PRIJEDLOGOM MJERA ZA DALJNJE POSLOVANJE

Projekt integriranog prijevoza putnika strateški je važan projekt i u skladu je sa strateškim prometnim dokumentima RH i Master planom prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije, također jedan je od bitnih preduvjeta za napredak u mobilnosti stanovništva grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.

Obzirom da realizacija projekata planiranih Master planom prometnog sustava i Planom provedbe IPP-a zahtjeva značajna sredstva koja osnivači nisu u mogućnosti financirati iz vlastitih sredstava, dobivanje podrške u vidu bespovratnih sredstava iz EU fondova predstavlja ključni element za napredak projekta uspostave IPP-a. Što se tiče Višegodišnjeg financijskog okvira 2021-2027, objave poziva po navedenom programu su izostale, te se raspisivanje prvih poziva tek očekuje.

Osim osiguranja potpore za uspostavu sustava potrebnih za implementaciju IPP-a, preduvjet za uspostavu projekta je i dobivanje ovlasti Nadležnog tijela s ovlastima intervencija u javni prijevoz putnika.

S tim u vezi Društvo je zatražilo tumačenje odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu radi primjene članka 52., odnosno informiralo Ministarstvo o završetku izrade potrebne studijsko-projektne dokumentacije koja je preduvjet za raspisivanje poziva za prijavu projektnih prijedloga na dostupne programe EU fondova.

U cilju unapređenja postojeće organizacije javnog prijevoza, Društvo je pružilo podršku Zagrebačkoj županiji izradom prijedloga nove mreže linije. Što se tiče Krapinsko-zagorske županije, Društvo je sudjelovalo u aktivnostima potrebnim za transformaciju postojećeg modela obavljanja javnog prijevoza putem dozvola na način da se isti obavlja kao javna usluga.

Društvo nije bilo izloženo financijskim rizicima te nije bilo potrebe za definiranjem ciljeva i politika Društva vezano za upravljanje financijskim rizicima. Izloženost Društva cjenovnom, kreditnom i valutnom riziku nije postojala kao niti rizik likvidnosti i rizik novčanog tijeka.

U Zagrebu, dana 30. travnja 2024.

Za trgovačko društvo Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.:

Direktor

Josip Miletić, dipl. ing.



(pečat i potpis)

INTEGRIRANI PROMET
ZAGREBAČKOG PODRUČJA d.o.o.
Zagreb, Park Stara Trešnjevka 2