

Na temelju članka 33. Statuta Hrvatskog autokluba, a nakon što je Upravni odbor Hrvatskog autokluba na svojoj 39. sjednici održanoj 17. prosinca 2019. utvrdio prijedlog, Skupština Hrvatskog autokluba na redovnoj sjednici održanoj 30. prosinca 2019. donijela je

# **STRATEŠKI PLAN RAZVOJA HRVATSKOG AUTOKLUBA ZA RAZDOBLJE 2020. – 2024.**

**Zagreb, prosinac 2019.**



## **RIJEČ PREDsjedNIKA**

Proteklo razdoblje od 2015. do 2019. godine drugo je petogodišnje razdoblje u kontinuitetu u kojem se razvoj Hrvatskog autokluba provodi na kontroliran i usmjeren način, odnosno na način koji podrazumijeva planski koncept razvoja za koji postoji konsenzus naše cijele asocijacije. Takav planski koncept razvoja dokumentiran je u vidu akta – Strateškog plana razvoja Hrvatskog autokluba – koji je i za nadolazeće petogodišnje razdoblje (2020. - 2024.) donesen od strane tijela upravljanja Hrvatskog autokluba nakon široke javne rasprave u kojoj su sudjelovali svi temeljni autoklubovi.

Strateški plan razvoja Hrvatskog autokluba predstavlja dokumentirani okvir u sklopu kojeg se utvrđuju strateški ciljevi razvoja za predmetno razdoblje odnosno sve ključne aktivnosti koje su u funkciji ostvarenja tih strateških ciljeva. Da dosadašnji strateški planovi razvoja nisu bili samo „mrtvo slovo na papiru“ najbolje dokazuje činjenica da je velika većina utvrđenih strateških ciljeva u potpunosti ostvarena. Direktna posljedica takve upravljačke politike koja aktivno provodi zacrtane strateške ciljeve jest stabilnost poslovanja u operativnom i u financijskom smislu. Stabilno poslovanje, uz promišljeno i proaktivno donošenje poslovnih odluka je formula za održivi razvoj svake organizacije pa tako i Hrvatskog autokluba.

Upravo takvi dosadašnji rezultati i dokazano uspješna poslovna politika daju nam pravo na optimizam i ambicioznost naših strateških ciljeva i za nadolazeće petogodišnje razdoblje. Iako postoje određene negativne makroekonomske prognoze koje predviđaju ponovnu globalnu gospodarsku i financijsku krizu, koja bi se ukoliko se ostvari zasigurno odrazila i na Republiku Hrvatsku, mi ustrajemo na ambicioznim strateškim ciljevima razvoja jer se oni temelje na realnom potencijalu naše asocijacije. Jer u konačnici ne zaboravimo da je naša asocijacija sinergijom udruženih autokluba i Stručne službe Hrvatskog autokluba i u prethodnim razdobljima nadvladala niz nemalih izazova koji su nastajali kao posljedica turbulentnih događaja, kako u širem okruženju tako i unutar nas samih.

Pozivam svakog djelatnika naše asocijacije, bilo da je zaposlen u jednom od udruženih autoklubova ili u Stručnoj službi Hrvatskog autokluba, da se upozna s ovim strateškim planom razvoja i da se sam uvjeri „koliko visoko postavljamo ljestvicu“ u svim područjima našeg djelovanja – članstvu, tehničkoj pomoći i informacijama, javnim ovlastima, prometnoj preventivi, gospodarskim djelatnostima i međunarodnoj suradnji.

Također, pozivam sve udružene autoklubove, a posebno temeljne autoklubove, da kao i dosad, temeljito prouče ovaj strateški plan razvoja te ga uspješno implementiraju u svoje djelovanje.

**Predsjednik Hrvatskog autokluba**

**Slavko Tušek, dipl. ing.**



## 1. UVOD

Statut, kao konstitutivni odnosno temeljni dokument svake udruge, te Strateški plan razvoja predstavljaju nedvojbeno najznačajnije dokumente asocijacije Hrvatskog autokluba (u nastavku teksta: HAK). Riječ je o dva ključna dokumenta koji, zajedno s dokumentima kao što su godišnji programi rada, trebaju jamčiti operativnu sposobnost organizacije i stabilnost poslovanja, te u konačnici, kontinuirani održivi razvoj HAK-a.

Posebni značaj Strateškog plana razvoja proizlazi i iz činjenice da je njegovo donošenje posljedica temeljite i transparentne procedure u okviru koje ovaj dokument „prolazi“ tijela upravljanja HAK-a kao i tijela upravljanja svih udruženih (temeljnih) autoklubova, odnosno prolazi javnu raspravu u kojoj sudjeluju predstavnici svih udruženih autoklubova, čime su uvaženi najviši demokratski standardi. Smisao ovako koncipirane procedure jest da, osim davanja konkretnih sadržajnih sugestija i prijedloga, svaki sudionik javne rasprave odnosno udruženi autoklub prihvati predmetni dokument u načelnom smislu kao vlastiti obavezujući akt, te da ga u potpunosti funkcionalno implementira u svoje strateške i operativne planove te programe rada.

Strateški plan razvoja zamišljen je kao okvir kojim se, temeljem proklamirane Misije i Vizije, definiraju temeljni strateški ciljevi, a koji se razrađuju nizom prioriternih aktivnosti koje su u funkciji postizanja tih strateških ciljeva. Strateškim planom razvoja definiran je vremenski okvir za provođenje zadanih aktivnosti (petogodišnje razdoblje), dok su u godišnjim provedbenim programima rada HAK-a i udruženih autoklubova prioriterni aktivnosti definirane po poslovnim godinama. Strateški plan razvoja uzima u obzir i smjernice politike mobilnosti FIA-e (Federation Internationale de l'Automobile - Međunarodne automobilističke federacije) odnosno europske politike cestovne sigurnosti utvrđene od strane Europske komisije (*EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 - Next steps towards „Vision Zero“*), koja za cilj na kraju ciklusa ima „nula“ stradalih u cestovnom prometu.

Strateški plan razvoja HAK-a, koji se odnosi na razdoblje od 2020. do 2024., metodološki se nadovezuje na Strateški plan razvoja HAK-a za prethodno razdoblje od 2015. do 2019., kao i na njegova temeljna načela - realni optimizam i održivi razvoj, konkretnost i mjerljivost ciljeva, perspektivu univerzalnosti (izbjegavanje partikularizma), pluralizam, ravnopravnost, sinergiju i procesni pristup.

U samoj provedbi strateških ciljeva neophodna je određena razina fleksibilnosti u smislu moguće promjenjivosti istih, u skladu s dinamikom objektivnih okolnosti koje se u petogodišnjem razdoblju mogu manje ili više očekivano pojaviti, kako iz same asocijacije tako i iz poslovnog okruženja. Stoga je u Strateški plan razvoja potrebno ugraditi korektivni mehanizam, u smislu praćenja izvršenja strateških ciljeva u određenim vremenskom razmacima, na način da se po potrebi (ukoliko se procijeni da je došlo do objektivno značajnih promijenjenih okolnosti), provodi modifikacija pojedinih strateških ciljeva. Na tom tragu Upravni odbor HAK-a imenuje svoje pomoćno tijelo, *Radnu skupinu za praćenje provedbe strateškog plana razvoja HAK-a*, koje kontinuirano prati provođenje strateških ciljeva razvoja, te daje preporuke i sugestije Upravnom odboru HAK-a, u smislu potencijalnog pokretanja postupka za modifikaciju pojedinih strateških ciljeva razvoja.

## **2. POLAZIŠNE OSNOVE**

Prije razrade strateških ciljeva razvoja HAK-a i temeljnih aktivnosti koje su u funkciji ostvarenja strateških ciljeva razvoja potrebno je sagledati određene polazišne osnove - analizu uspješnosti provedbe Strateškog plana razvoja HAK-a u razdoblju od 2015. do 2019., te Misiju i Viziju HAK-a.

### **2.1. USPJEŠNOST PROVEDBE STRATEŠKOG PLANA RAZVOJA HAK-A U RAZDOBLJU OD 2015. DO 2019.**

Sagledavajući razdoblje koje je prethodilo prošlom ciklusu strateškog plana razvoja HAK-a (razdoblje od 2010. do 2014.), proizlazi objektivni zaključak da realizacija tada postavljenih strateških ciljeva nije ovisila samo o unutarnjem potencijalu HAK-a i sposobnosti da se zacrtani ciljevi realiziraju, već je u znatnoj mjeri ovisila i o političkim, gospodarskim i financijskim prilikama u okruženju, s obzirom da se radilo o izrazito turbulentnom i izazovnom razdoblju. Naime, razdoblje od 2010. do 2014. bilo je obilježeno velikom svjetskom financijskom i gospodarskom krizom (prema gospodarskim parametrima Republika Hrvatska je iz krize izašla tek 2016.), kao i ulaskom Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske Unije (te posljedičnim globalnim otvaranjem tržišta što je utjecalo i na temeljne djelatnosti HAK-a).

No, usprkos svim otežavajućim okolnostima tog razdoblja asocijacija HAK-a je iznašla unutarnju snagu da nadvlada sve izazove odnosno da homogenizira udružene autoklubove i Stručnu službu HAK-a, stabilizira sve djelatnosti i ostvari veliku većinu planiranih strateških i operativnih ciljeva. Upravo takav pozitivan rezultat u ostvarivanju strateških ciljeva razvoja HAK-a te postignuta stabilnost poslovanja u razdoblju 2010. – 2014. predstavljali su čvrst temelj za dodatni iskorak u poslovanju u razdoblju 2015. – 2019.

Ono što je obilježilo Strateški plan razvoja Hrvatskog autokluba za razdoblje 2015. - 2019. i što je na neki način predstavljalo „podizanje ljestvice više“ u odnosu na strateški plan za prethodno razdoblje, jest postavljanje jasnih, mjerljivih i u konačnici izrazito ambicioznih ciljeva te stvaranje platforme za snažni ali istovremeno i održivi stalni razvoj HAK-a, ne samo u smislu razvoja udruženih autoklubova, nego i Stručne službe, odnosno cijele asocijacije HAK-a.

Za uspješnu realizaciju strateških ciljeva u razdoblju 2015. – 2019. jedan od ključnih događaja je donošenje novog Statuta Hrvatskog autokluba odnosno njegovo upisivanje u Registar udruga Republike Hrvatske, na početku predmetnog razdoblja, u mjesecu srpnju 2015. Potom je proveden proces usklađivanja statuta autoklubova sa Statutom Hrvatskog autokluba (u tom procesu dio lokalnih autokluba nije uspio ispuniti zahtjeve te se razdružio), te je provedeno redefiniranje statusa udruženih autoklubova, u smislu kategorizacije na temeljne i lokalne, u skladu s novo-definiranim kriterijima. Posljedica novih statutarnih odredbi, na kojima je inzistiralo nadležno tijelo državne uprave, jest odustajanje od tzv. dvojnog članstva, u smislu da je svaki član pojedinog udruženog autokluba po automatizmu i HAK-ov član. Pa tako, u skladu s odredbama novog Statuta HAK-a, članovi udruženih autoklubova više nisu i članovi HAK-a nego imaju status korisnika članskih pogodnosti HAK-a, što u praksi znači da su u korištenju članskih pogodnosti HAK-a izjednačeni s članovima HAK-a.

Analizirajući realizaciju strateškog cilja razvoja HAK-a po pitanju članstva, u smislu kontinuiranog približavanja obuhvatu članstva u iznosu od 20% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj, s velikim zadovoljstvom se može konstatirati da je predmetni cilj izvršen odnosno da je u konstantnom izvršenju s obzirom da se broj objedinjenih članova u asocijaciji HAK-a od početka 2015. do kraja 2019. povećao za izrazito veliki iznos od 38%. Gledano pojedinačno po temeljnim autoklubovima može se konstatirati da su praktički svi povećali broj svojih članova,

kao što je to bio slučaj i s HAK-om. Ovo veliko povećanje članstva posljedica je niza mjera koje su od strane tijela upravljanja HAK-a donesene u predmetnom razdoblju – od uvođenja članskih pogodnosti montaže i demontaže guma i balansiranja kotača u sve članske modele, preko uvođenja obiteljske varijante članskih modela i proširenja članskih pogodnosti, provođenja nekoliko intenzivnih nacionalnih promidžbenih kampanja do niza financijskih stimulacija usmjerenih prema udruženim autoklubovima (donacije financijskih sredstava za vozila i opremu, sufinanciranje djelatnika koji rade u članstvu, itd.).

Također, u potpunosti su izvršeni i strateški ciljevi razvoja HAK-a koji se odnose na tehničku pomoć i informacije. U predmetnom razdoblju je zabilježen 15 % (54.292 usluge u 2015., 62.500 usluga u 2019.), veći broj pruženih usluga otklona kvara i prijevoza vozila nego što je to bilo u prethodnom razdoblju. Posljedično, HAK je ostao neprikosnoveni lider u pružanju usluga tehničke pomoći, kako u smislu kvalitete (uspješnost otklona kvara iznosi preko 80%), tako i u smislu brzine pruženih usluga (do 45 minuta čekanja). U pogledu organizacije rada Sustava tehničke pomoći nastavljena je politika oslanjanja na vlastite snage odnosno na resurse udruženih autoklubova te je dodatno povećan udio pruženih usluga udruženih autoklubova u odnosu na ugovorne suradnike (omjer 70:30). Također, nastavljena je politika sufinanciranja nabave vozila, što je dovelo do značajnog obnavljanja voznog parka udruženih autoklubova, kupnjom 28 novih vozila.

Nadalje, može se konstatirati da je HAK zadržao vodeću ulogu u informiranju javnosti o stanju u prometu, što je posljedica unaprjeđenja tehničko-tehnoloških uvjeta za prikupljanje i distribuciju informacija te usvajanja novih modela prikupljanja informacija, kontinuiranog razvijanja odnosa sa cestarima, policijom, brodskim prijevoznicima, DUZS-om i drugim subjektima u smislu izmjena informacija, surađivanja s partnerima iz medija (radio postaje i televizijske kuće), te participiranja u Nacionalnom programu za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava.

Što se tiče javnih ovlasti nepobitno je da je u potpunosti ostvaren temeljni strateški cilj u smislu njihovog zakonitog i stručnog obnašanja, u partnerstvu s nadležnim tijelima državne uprave. U sklopu pojedinih javnih ovlasti (stručni nadzor) održavani su najviši europski standardi/norme (akreditacija) obnašanja predmetnih poslova dok je u sklopu javne ovlasti provođenja vozačkih ispita provedena digitalizacija i modernizacija operativnih procesa (implementacija projekta *e-uvjerenja*, uvođenje tableta u dio vozačkog ispita koji se odnosi na upravljanje vozilom, te je izvršena logistička i legislativna priprema za uvođenje sustava audio-video snimanja u dio vozačkog ispita koji se odnosi na upravljanje vozilom, itd.). Također, HAK je aktivno sudjelovao u izradi prijedloga zakonskih i podzakonskih rješenja i općih akata iz domene vozačkih ispita, tehničkih pregleda vozila, osposobljavanja kandidata za vozače i utvrđivanja sukladnosti vozila.

HAK i udruženi autoklubovi su jedini subjekti u Republici Hrvatskoj koji uz Ministarstvo unutarnjih poslova – Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa (NPSCP) planski i kontinuirano provode projekte iz područja prometne preventive, a s ciljem podizanja cestovne prometne sigurnosti i prometne kulture. HAK i udruženi autoklubovi posebno su orijentirani na najranjiviju skupinu u prometu – djecu. U tom smislu je u predmetnom razdoblju nastavljen kontinuirani rad s djecom predškolske dobi (edukativna radionica „Vidi i klikni“), i osnovnoškolske dobi (akcije „Sigurno u školu s HAK-om“ i „Sigurno u prometu“), te je uveden program za djecu srednje-školske dobi (program „KLIK – Sigurnosni pojas – navika odgovornog ponašanja u prometu“). Uveden je i Program osposobljavanja za upravljanje biciklom (Biciklistički ispit za djecu). HAK je u kontinuitetu jedan od nositelja Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa kako u smislu upravljanja istim tako i u smislu provođenja niza projekata koji su sufinancirani od strane NPSCP-a („Dani tehničke ispravnosti vozila“, „EuroRAP“, itd.). Također, HAK je u predmetnom razdoblju provodio globalne projekte Ujedinjenih naroda kao što je „Desetljeće sigurnosti cestovnog prometa“ te niz programa FIA-e („Think Bikes“, „#SaveKidsLives“, „10 zlatnih pravila u prometu“, „#3500 života“, itd.).

Pitanje razvoja gospodarskih djelatnosti u sklopu neprofitne organizacije odnosno udruge samo po sebi jest zahtjevno pitanje koje nije jednoznačno i koje podrazumijeva odgovor koji uzima u obzir niz aspekata. Kada se radi o tako kompleksnoj organizaciji kao što je HAK, koja je izrazito heterogena u procesnom smislu na način da, s jedne strane djeluje kao asocijacija udruženih autoklubova (zasebnih pravnih osoba), a istovremeno s druge strane djeluje kao tijelo javne vlasti koje u sklopu javnih ovlasti obavlja niz prenesenih poslova državne uprave, onda je pitanje razvoja gospodarskih djelatnosti u takvoj organizaciji još zahtjevnije. HAK je u predmetnom razdoblju kontinuirano poduzimao aktivnosti s ciljem jačanja udruženih autoklubova u kontekstu temeljnih djelatnosti na način da je uložio izrazito značajna financijska sredstva u proširenje materijalne osnove udruženih autoklubova (nabava novih vozila, opremanje radionica, osuvremenjivanje kompletne infrastrukture udruženih autoklubova), kao i u specifične gospodarske djelatnosti udruženih autoklubova (osposobljavanje kandidata za vozače – simulatori vožnje) te je pokrenuo procese razrade opcija razvoja potencijalnih gospodarskih djelatnosti (izrada studija ekonomske opravdanosti ulaganja u pojedine gospodarske djelatnosti), koje bi zajednički provodili HAK i udruženi autoklubovi.

Nadalje, HAK je u predmetnom razdoblju stavio u funkciju ili započeo proces stavljanja u funkciju veliku većinu svojih nekretnina (nekretnine u Šibeniku, Gospiću, Kutini, Korenici, Zagrebu) te je stekao i nove nekretnine (nekretnine u Zadru i Vukovaru) odnosno pokrenuo je procese stjecanja novih nekretnina (Zagreb).

Potvrda međunarodnog statusa HAK-a kao punopravnog člana međunarodne automobilističke federacije FIA-e, koji je proaktivan u smislu provođenja niza zajedničkih projekata iz područja prometne preventive i klupskih djelatnosti, bila je vidljiva u nizu događaja iz predmetnog razdoblja, od reizbora Predsjednika HAK-a u Revizorski odbor FIA Regije I, posjete HAK-u glavne direktorice FIA Regije I, do dodjele HAK-u domaćinstva europskog natjecanja „Sigurno u prometu“ za 2020. godinu. No, vjerojatno najveća potvrda uvaženog međunarodnog statusa HAK-a očituje se u dolasku predsjednika FIA-e g. Jean Todta na svečano obilježavanje 110 godina postojanja HAK-a, koje je održano pred nizom inozemnih i domaćih visokih uzvanika u mjesecu lipnju 2016. u Zagrebu.

**Uvažavajući prethodno iznesene činjenice o izvršenju zadanih strateških ciljeva, a koje proizlaze iz temeljite analize Izvršenja Strateškog plana razvoja za predmetno razdoblje, može se zaključiti da je Strateški plan razvoja za razdoblje 2015. – 2019. u globalu uspješno izvršen u svim aspektima djelovanja HAK-a, te da su ostvareni preduvjeti za daljnji održivi razvoj HAK-a.**

## **2.2. MISIJA i VIZIJA**

**Misija:** HAK je jedinstvena nacionalna udruga autoklubova, vozača i vlasnika vozila, koja promiče i štiti interese svojih članova, jamči mobilnost, pridonosi razvoju prometne kulture i povećavanju sigurnosti svih sudionika u cestovnom prometu.

Istovremeno, HAK je organizacija koja zahvaljujući svojim stručnim potencijalima predstavlja pouzdanog partnera državi u smislu obavljanja određenih poslova državne uprave koji proizlaze iz pojedinih javnih ovlasti.

**Vizija:** HAK kontinuirano djeluje u smjeru proširivanja i ojačavanja asocijacije, u sinergiji s udruženim autoklubovima.



U brizi za interese članstva i pružanju adekvatnih usluga HAK jamči najviše standarde i želi zadržati poziciju udruge s najvećim brojem članova vlasnika vozila i vozača, uz kontinuirano povećanje članstva.

Jedan od prioriteta HAK-ovog djelovanja odnosi se na provođenje tradicionalnih kao i novo osmišljenih projekata iz područja prometne preventive te njihovo prezentiranje u stručnoj i široj javnosti.

Zadržavanje partnerskih odnosa s tijelima državne uprave, u smislu niza javnih ovlasti, proizlazi iz HAK-ove kadrovske politike koja jamči visokostručno obavljanje zadanih poslova, u skladu s najvišim hrvatskim i europskim normama.

### 3. STRATEŠKI CILJEVI RAZVOJA ZA RAZDOBLJE 2020. – 2024.

U nastavku se razrađuju strateški ciljevi razvoja i temeljne aktivnosti u funkciji ostvarenja strateških ciljeva razvoja, prema poslovnim procesima HAK-a.

#### 3.1. ČLANSTVO

Članstvo HAK-a čine vlasnici vozila i vozači odnosno svi oni građani koji učlanjivanjem u HAK ostvaruju svoje interese. Temelj svake udruge građana, pa tako i HAK-a, predstavlja članstvo. Stoga je primarna misija asocijacije HAK-a (pod pojmom asocijacija HAK-a podrazumijevaju se HAK i udruženi autoklubovi), promicanje i zaštita interesa svojih članova.

U tom kontekstu potrebna je sustavna dvosmjerna komunikacija s članovima kako bi se dobile povratne informacije o njihovim interesima i potrebama, kao i o razini njihovog zadovoljstva postojećim članskim modelima. Povratne informacije od samih članova predstavljaju jedan od ključnih čimbenika u procesu unaprjeđivanja postojećih članskih modela kao i u procesu definiranja potencijalnih novih članskih modela. Potencijalni novi članski modeli će u pogledu članskih pogodnosti koje obuhvaćaju biti modelirani na način da su u skladu s potrebama članova kao i u skladu s potrebama građana koji će tek postati članovi HAK-a i udruženih autoklubova.

Očekivana posljedica takve proaktivne politike, permanentno orijentirane prema članstvu, jest kontinuirano povećavanje broja članova odnosno korisnika članskih pogodnosti HAK-a i udruženih autoklubova. Na tragu takve politike strateški cilj koji se odnosi na članstvo temelji se na realnim osnovama uz uvažavanje objektivnih okolnosti i trendova, ali istovremeno zadržavajući ambicioznost iz prethodnog razdoblja strateškog razvoja.

#### STRATEŠKI CILJ:

*Kontinuirano približavanje dugoročnom strateškom cilju u vidu obuhvaćanja članstvom 20 % vozačke populacije u Republici Hrvatskoj.*

Za ostvarivanje ovog strateškog cilja ključan čimbenik predstavlja svjesnost stručnih službi na razini cijele asocijacije HAK-a o potrebi zajedničkog koordiniranog djelovanja, u okviru jedinstvenog sustava članstva. Za očekivati je da će takvo zajedničko djelovanje HAK-a i udruženih autoklubova polučiti i sinergijski efekt u smislu kontinuiranog povećanja broja novih članova s jedne strane, te s druge strane u smislu povećanja broja postojećih članova koji obnavljaju svoje članstvo.

I u narednom razdoblju potrebno je zadržati percepciju mnogobrojne, pouzdane i društveno korisne udruge odnosno modernog europskog nacionalnog autokluba. Takva percepcija javnosti predstavlja najveću promidžbu za asocijaciju HAK-a odnosno HAK-u daje snagu i veliku komparativnu prednost u odnosu na svaku konkurenciju na tržištu.

Vrijedne i raznolike članske pogodnosti predstavljaju glavnu motivaciju vlasnika vozila i vozača za učlanjenjem u HAK i udružene autoklubove. Temelj članskih pogodnosti i dalje trebaju biti usluge tehničke pomoći koje se pružaju u skladu s najvišim europskim standardima ali i sustav ušteda u kontekstu svih onih usluga koje su vezane, ne samo na vozilo, nego i na mnogo šire područje svakodnevnog života. Razlog za učlanjenje u HAK i udružene autoklubove, osim materijalnog (financijski mjerljivog) interesa, vlasnicima vozila i vozačima mora biti i osjećaj sigurnosti i spoznaja da na cesti nisu sami i prepušteni sami sebi, kao i osjećaj pripadnosti velikoj zajednici s kojom dijele zajedničke interese.

### **Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:**

- *Ostvarivanje dvosmjerne komunikacije s članstvom u smislu prikupljanja povratnih informacija o potrebama i zadovoljstvu pruženim uslugama.*
- *Održavanje najviše razine kvalitete u pružanju usluga koje proizlaze iz članskih pogodnosti, unaprjeđivanje postojećih članskih modela i potencijalno razvijanje novih članskih modela.*
- *Provođenje promidžbenih kampanja na nacionalnoj razini i na lokalnim razinama (u suradnji s udruženim autoklubovima).*
- *Redefiniranje programa pogodnosti "HAK-preporučuje" u smislu utvrđivanja kriterija za pristupanje programu i utvrđivanja minimalnih razina pogodnosti, te njegovo unaprjeđivanje u smislu proširivanja mreže partnera i pogodnosti.*
- *Zadržavanje uređivačke politike Revije HAK (tiskano i online izdanje) koja podrazumijeva ozbiljnost tema i pouzdanost objavljenih podataka i informacija te izbjegavanje 'žutila'.*

### **3.2. TEHNIČKA POMOĆ I INFORMACIJE**

U percepciji javnosti *brand* HAK-a poistovjećen je s pružanjem usluga tehničke pomoći te s pružanjem informacija o stanju u prometu. Predmetne djelatnosti, sukladno odredbama Zakona o Hrvatskom autoklubu, definirane su kao javna ovlast.

Usluge tehničke pomoći predstavljaju temeljne članske pogodnosti i članstvo je nezamislivo bez efikasnog sustava tehničke pomoći koji je ustrojen na način da je operativno funkcionalan 24 sata na dan, 365 dana u godini. HAK dugi niz godina u kontekstu tehničke pomoći postiže rezultate koji su u skladu s najvišim europskim standardima te dominira na nacionalnoj razini, kako po pitanju kvalitete tako i po pitanju kvantitete odnosno broja izvršenih usluga. Kvaliteta pruženih usluga podrazumijeva mjerljive kategorije kao što su postotak uspješnosti otklona kvara, brzina obrade zahtjeva za intervencijom i brzina pružanja intervencije, itd. Da su takvi, izrazito uspješni, rezultati HAK-a u pružanju usluga tehničke pomoći prepoznati i od strane vlasnika vozila i vozača potvrđuje i činjenica da je broj članova HAK-a i udruženih autoklubova već nekoliko godina za redom u kontinuiranom porastu (činjenica je da su članske pogodnosti koje se odnose na tehničku pomoć još uvijek dominantan razlog zbog čega se vlasnici vozila odnosno vozači učlanjuju u HAK i udružene autoklubove).

U smislu operativne organizacije jedinstvenog sustava tehničke pomoći mora se osigurati takva nacionalna pokrivenost koja jamči pružanje svih usluga prema istim ili sličnim standardima najviše razine kvalitete (brzina pružanja intervencija na otocima iz objektivnih razloga može varirati u odnosu na brzinu pružanja intervencija na kontinentu), prvenstveno se oslanjajući na vlastite snage odnosno resurse asocijacije HAK-a, dok se angažiranje vanjskih partnera podrazumijeva samo u specifičnim situacijama kada nema druge mogućnosti, kako interes člana odnosno korisnika članskih pogodnosti, u smislu dobivanja brze usluge i najviše razine kvalitete, ne bi bio doveden u pitanje. U smislu širenja sustava tehničke pomoći planira se izgradnja novih tehničkih baza HAK-a i to prvenstvo u onim područjima gdje je aktivnost lokalnih autoklubova minimalna ili je uopće nema, a gdje za to postoje realne mogućnosti (Lika).

Značaj operativne funkcionalnosti sustava tehničke pomoći nadilazi okvir članstva odnosno sustava članskih pogodnosti s obzirom da se usluge tehničke pomoći pružaju i građanima koji nisu članovi asocijacije HAK-a te stranim državljanima, u skladu s odredbama Zakona o Hrvatskom autoklubu.

Informiranje javnosti o stanju u prometu je djelatnost čiji značaj također nadilazi okvir članstva i koja je usmjerena prema svim sudionicima u prometu. HAK je jedini subjekt koji na sustavan i sveobuhvatan način svakodnevno pruža informacije o stanju u prometu, vodeći računa o točnosti sadržaja, pravovremenosti pružanja podataka i njihovoj ažurnosti.

Obje djelatnosti, pružanje tehničke pomoći i informiranje o stanju u prometu, predstavljaju djelatnosti od općeg društvenog interesa i dio su nacionalnog okvira sigurnosti prometa na cestama, a posebno u ljetnim mjesecima kada su ove djelatnosti dio logističko-infrastrukturne pripreme Republike Hrvatske za turističku sezonu.

#### **STRATEŠKI CILJEVI:**

*Zadržavanje pozicije pružatelja najvećeg broja usluga tehničke pomoći prema najvišim europskim standardima kvalitete.*

*Zadržavanje vodeće uloge u informiranju javnosti o stanju u prometu.*

Kao što je to bio slučaj u prethodnom razdoblju, potrebno je nastaviti politiku planskih ulaganja u obje djelatnosti, kako u materijalno-tehničkom smislu (nabava vozila, uređaja i opreme, opremanje mehaničkih radionica, digitalizacija procesa, osiguranje informatičkog hardware-a i softwera najnovije generacije, itd.), tako i u kadrovskom smislu (edukacija, osposobljavanje i stručno usavršavanje mehaničara, dispečera, izvjestitelja). Samo takva promišljena i planska poslovna politika ciljanog ulaganja može jamčiti ostvarenje zadanih ambicioznih strateških ciljeva.

#### **Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:**

- *Nastavljanje provođenja politike planskog ulaganja u materijalno-tehnička sredstva (vozila, uređaji, oprema radionice, informatička oprema).*
- *Nastavljanje provođenja politike kontinuiranog ulaganja u stručne kompetencije kadrova (obuka, osposobljavanje i stručno usavršavanje mehaničara, dispečera, izvjestitelja).*
- *Izrađivanje i implementiranje novog programskog rješenja za Kontaktni centar HAK-a.*
- *Održavanje i unaprjeđivanje postojećih modela prikupljanja i distribucije prometnih informacija, te potencijalno uvođenje novih modela u skladu s najmodernijim tehničko-informatičkim rješenjima u predmetnom području.*
- *Održavanje optimalne i teritorijalno izbalansirane mreže pružatelja usluga tehničke pomoći u sklopu jedinstvenog sustava tehničke pomoći te dominantno oslanjanje na vlastite resurse asocijacije HAK-a.*
- *Izgradnja tehničke baze u Lici (Gospić).*
- *Uspostavljanje vlastite mreže mehaničkih radionica (u sklopu koje su uključeni udruženi autoklubovi i vanjski partneri), organizirane prema kategorijama u ovisnosti o razini mehaničkih usluga koje pružaju članovima odnosno svim vlasnicima vozila i vozačima.*

### 3.3. JAVNE OVLASTI

Institut javnih ovlasti, koji podrazumijeva jedno od temeljnih područja upravnog prava, izrazito je bitan segment sustava državne uprave u okviru kojeg država prenosi određene nadležnosti (poslove) s državnih tijela na pravne osobe izvan sustava državnih tijela, u situacijama kada se radi o specifičnom stručnom području predmetnih poslova za obavljanje kojih postoje bolje predispozicije, u smislu učinkovitosti i kvalitete, izvan sustava državnih tijela, odnosno kada se radi o rasterećenju državne administracije i razvoju civilnog društva. Institut javnih ovlasti svoje utemeljenje ima u člancima 19., 89. i 116. Ustava Republike Hrvatske, odnosno u članku 2. stavku 2. Zakona o sustavu državne uprave.

HAK ima status javnopravnog tijela u smislu obavljanja poslova koji proizlaze iz javnih ovlasti. Općenito, javne ovlasti HAK-a definirane su člankom 6. Zakona o Hrvatskom autoklubu, a Vlada Republike Hrvatske je, u skladu s odredbom članka 8. istog zakona, donijela Odluku o davanju suglasnosti na odredbe Statuta Hrvatskog autokluba koje se odnose na obavljanje javnih ovlasti.

U dijelu javnih ovlasti koje su definirane odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama HAK ima status stručne organizacije.

#### STRATEŠKI CILJ:

*Održavanje partnerskog odnosa s tijelima državne uprave u obavljanju poslova javnih ovlasti na stručan, odgovoran i djelotvoran način, te zadržavanje postojećih javnih ovlasti odnosno zadržavanje statusa stručne organizacije u skladu s odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama.*

Javne ovlasti predstavljaju izuzetno bitan segment poslovanja HAK-a s obzirom na činjenicu da je HAK upravo dugogodišnjim obavljanjem poslova javnih ovlasti stekao respektabilan stručni ugled u javnosti, te se dokazao kao pouzdan i odgovoran partner tijelima državne uprave. Također, obavljanje poslova javnih ovlasti u globalu HAK-u osigurava financijsku stabilnost.

Temeljem odredbi Zakona o Hrvatskom autoklubu HAK obavlja poslove javne ovlasti izdavanja međunarodne vozačke dozvole, izdavanja punomoći za upravljanje tuđim vozilom u inozemstvu, izdavanja *carreta* i poslove tehničke pomoći i informiranja o stanju u prometu.

Temeljem odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama HAK u statusu stručne organizacije obavlja poslove javne ovlasti provođenja vozačkih ispita, stručnog nadzora nad radom stanica za tehnički pregled vozila, stručnog nadzora nad radom autoškola i utvrđivanja sukladnosti vozila.

Kako bi dodatno ojačao status stručne organizacije odnosno kako bi stvorio uvjete za poslove javne ovlasti koji se odnose na provedbu vozačkih ispita na način koji je logistički neovisan o drugim pravnim subjektima, HAK će na području Grada Zagreba izgraditi vlastito prometno vježbalište, koje će biti reprezentativno za cijeli sustav. Također, HAK će pokrenuti izgradnju prometnih vježbališta i na drugim lokacijama u Republici Hrvatskoj (u Kutini i Gospiću) gdje za to postoje realne mogućnosti.

#### Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:

- *Osiguravanje optimalnih modela za obavljanje poslova javnih ovlasti i njihovo kontinuirano tehničko-tehnološko unaprjeđivanje ukoliko za isto postoji realna mogućnost).*

- *Zadržavanje akreditacije izdane od strane Hrvatske akreditacijske agencije za inspeksijska tijela u kontekstu obavljanja poslova stručnog nadzora nad radom stanica za tehnički pregled vozila (HRN EN ISO/IEC 17020:2012).*
- *Izgradnja prometnih vježbališta u Gradu Zagrebu, Kutini i Gospiću za potrebe javne ovlasti provođenja vozačkih ispita.*
- *Održavanje kontinuirane suradnje s nadležnim tijelima državne uprave, te domaćim i inozemnim organizacijama iz predmetnog područja.*

### 3.4. PROMETNA PREVENTIVA

Temeljne zadaće HAK-a i udruženih autoklubova od njihovih samih početaka su provođenje raznih aktivnosti i projekata iz domene prometne preventive koja je u funkciji povećanja sigurnosti cestovnog prometa, kao i promicanje prometne kulture. Prometna preventiva u asocijaciji HAK-a obuhvaća široko područje aktivnosti s obzirom da se prometna preventiva može uklopiti u kontekst većine djelatnosti kojima se HAK bavi.

HAK-ova uloga u području prometne preventive je višestruka i kontinuirano se odvija na više razina - nacionalnoj i lokalnoj, te na međunarodnoj razini. Na nacionalnoj razini HAK dio projekata iz područja prometne preventive provodi pod pokroviteljstvom Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa (HAK je jedan od nositelja NPSCP-a), a dio projekata provodi samostalno ili u suradnji s udruženim autoklubovima. Na lokalnoj razini predmetne projekte provodi u pravilu s udruženim autoklubovima. Na međunarodnoj razini HAK je pokrenuo i aktivno provodi aktivnosti koje proizlaze iz projekta Ujedinjenih naroda „Desetljeće sigurnosti cestovnog prometa“, kao i kampanja i aktivnosti pod pokroviteljstvom FIA-e. Također, HAK svoje aktivnosti i projekte iz područja prometne preventive provodi i u skladu sa smjernicama europske politike cestovne sigurnosti utvrđene od strane Europske komisije (*EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 – Next steps towards „Vision Zero“*), koja za cilj na kraju ciklusa ima „nula“ stradalih u prometu.

HAK ima proaktivnu ulogu u aktualnim temama koje se odnose na područje sigurnosti cestovnog prometa te je angažirani sudionik stručnih i javnih rasprava koja se tiču širokog spektra cestovnog prometa.

#### STRATEŠKI CILJ:

*Biti kontinuirano aktivan i uočljiv u javnosti u provođenju tradicionalnih kao i novo osmišljenih projekata iz područja prometne preventive*

Jedan od prioriteta HAK-a u kontekstu prometne preventive jesu aktivnosti i projekti koji se odnose na najranjivije skupine građana u prometu na cestama, a to su prvenstveno djeca. HAK će na području Grada Zagreba i Kutine izgraditi biciklističke poligone za djecu, koji će zajedno s već izgrađenim biciklističkim poligonima udruženih autoklubova u Splitu i Vinkovcima, te s biciklističkim poligonima udruženih autoklubova koji će također biti izgrađeni u nadolazećem razdoblju, činiti mrežu poligona u Republici Hrvatskoj u sklopu koje će djeca na sustavan i stručno-vođen način biti educirana u pogledu vožnje biciklom u prometu. Osim djece izrazito ranjivi sudionici u prometu su i osobe treće životne dobi, za koje će HAK osmisлити posebne edukativne programe u pogledu sigurnog sudjelovanja u prometu.

Kontinuirani angažman HAK-a na projektima prometne preventive predstavlja društveno odgovorno ponašanje od općeg interesa, koje se ne može promatrati kao kategorija tržišnog

gospodarstva. Većinu financijskih sredstava za provođenje takvih projekata HAK osigurava iz viška prihoda nad rashodima koji su ostvareni obavljanjem poslova koji proizlaze iz pojedinih javnih ovlasti.

<b>Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Sudjelovanje u provedbi projekata aktualnog Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa te sudjelovanje u projektiranju novog programa za sljedeće desetogodišnje razdoblje.</i></li><li>- <i>Daljnje provođenje i unaprjeđivanje tradicionalnih projekata HAK-a iz područja prometne preventive („Dani tehničke ispravnosti vozila“, „Vidi i klikni“, „Sigurno u prometu“ i „Sigurno u školu s HAK-om“, „KLIK – sigurnosni pojas, „Simulatori prevrtanja i sudara“, „Program osposobljavanja za upravljanje biciklom za osnovnoškolce - biciklistički ispit za djecu“).</i></li><li>- <i>Izgradnja biciklističkih poligona za djecu u Gradu Zagrebu i Kutini.</i></li><li>- <i>Osmišljavanje projekata prometne preventive za određene skupine (osim djece) koje su posebno ranjive u prometu – osobe treće životne dobi.</i></li><li>- <i>Vođenje proaktivne politike u sklopu stručne i šire javnosti otvaranjem aktualnih tema iz područja sigurnosti cestovnog prometa i interesa vozača i vlasnika vozila.</i></li><li>- <i>Održavanje kontinuirane suradnje s nadležnim tijelima državne uprave, te domaćim i inozemnim organizacijama iz predmetnog područja.</i></li></ul>

### **3.5. GOSPODARSKE DJELATNOSTI**

HAK i u nadolazećem razdoblju treba nastaviti s provođenjem promišljene i odgovorne politike ulaganja u vlastite djelatnosti kao i u udružene autoklubove. Takva politika podrazumijeva ulaganja u tri smjera – ulaganje u temeljne klupske djelatnosti udruženih autoklubova, ulaganje u specifične gospodarske djelatnosti udruženih autoklubova, te ulaganja u one (nove) gospodarske djelatnosti koje bi zajednički razvijali HAK i udruženi autoklubovi.

Ulaganje u temeljne djelatnosti udruženih autoklubova podrazumijeva ulaganje financijskih sredstva u proširenje materijalno-tehničke osnove udruženih autoklubova u smislu nabave novih vozila pomoći na cesti (pokretnih radionica i vozila za uklanjanje i prijevoz), opremanja radionica (uređajima, opremom i alatom), te osuvremenjivanje operativne infrastrukture udruženih autoklubova. Takvim ulaganjem od strane HAK-a u udruženim autoklubovima se stvara čvrsta materijalno tehnička infrastruktura za pružanje svih usluga, kako članovima HAK-a i udruženih autoklubova, tako i svim onim vlasnicima vozila (građanima) koji nisu članovi niti HAK-a niti udruženih autoklubova, a usluge pružene na taj način predstavljaju gospodarsku djelatnost.

Ulaganje u specifične gospodarske djelatnosti udruženih autoklubova podrazumijeva ulaganje financijskih sredstava u one specifične djelatnosti koje udruženi autoklubovi ili trgovačka društva u isključivom vlasništvu udruženih autoklubova obavljaju na tržišnim osnovama, a vezane su na tradicionalne klupske djelatnosti (automehaničarske usluge, usluge osposobljavanja kandidata za vozače, itd.).

Ulaganje u (nove) gospodarske djelatnosti koje bi zajednički razvijali HAK i udruženi autoklubovi podrazumijeva ulaganje u one djelatnosti koje se obavljaju na tržišnim osnovama za koje postoji zajednički interes HAK-a i udruženih autoklubova te za koje provedene analize ekonomske opravdanosti ulaganja potvrđuju opravdanost istog. S obzirom da je riječ o gospodarskim djelatnostima za koja su potrebna značajnija financijska ulaganjima, koja iziskuju kompleksnu

logističku infrastrukturu (legislativnu, materijalno-tehničku i kadrovsku) te koja podrazumijevaju povrat finansijskih sredstava odnos dobit u duljem vremenskom razdoblju, za ulaganja ovog tipa potreban je konsenzus na razini asocijacije HAK-a.

Nadalje, HAK će iskoristiti svaku mogućnost koja se temelji na realnim osnovama da razvije određenu gospodarsku djelatnost i u područjima koja primarno nisu orijentirana ka djelatnostima tržišnog natjecanja, kao što je to, na primjer, iznajmljivanje prometnih vježbališta autoškolama za osposobljavanje kandidata za vozače u sklopu nastavnog predmeta Upravljanje vozilom, a koje će biti izgrađeno u Gradu Zagrebu, Gospiću i Kutini za potrebe provođenja javne ovlasti vozačkih ispita.

Cilj trgovačkog društva HAK Usluge d.o.o., u isključivom vlasništvu HAK-a, treba i dalje biti stabilna poslovna politika koja svake poslovne godine ostvaruje finansijsku dobit, uz prioritetno razvijanje temeljne djelatnosti društva koja se odnosi na jamstvo mobilnosti pravnim osobama.

#### **STRATEŠKI CILJEVI:**

*Razvijanje gospodarskih djelatnosti vezanih na tradicionalne djelatnosti HAK-a.  
Daljnje razvijanje trgovačkog društva HAK – Usluge d.o.o.*

Ono o čemu HAK mora posebno voditi računa u sklopu provođenja poslovne politike koja podrazumijeva kontinuirana ulaganja u temeljne i gospodarske djelatnosti te u udružene autoklubove, jest činjenica da u svakom trenutku mora imati na raspolaganju dovoljna finansijska sredstva (koja su po iznosu značajna), kojima mora jamčiti pružanje svih članskih pogodnosti svojim članovima kao i članovima svih udruženih autoklubova, i to u kontinuitetu od 365 dana nakon učlanjenja i posljednjeg člana u asocijaciju HAK-a.

Također, kako HAK i dalje ima namjeru zadržati poziciju odgovornog i sposobnog partnera Države, koji je u stanju sprovesti u djelo i najkompleksnije projekte od širokog društvenog značaja (kao što je na primjer HEMS – helikopterska hitna medicinska pomoć), neupitno je da u svakom trenutku na raspolaganju mora imati (značajna) finansijska sredstva koja će omogućiti realizaciju takvih projekata.

Tijekom 2020. HAK će prenamijeniti nekretninu u svom vlasništvu u Kutini u Nacionalni edukacijski centar Hrvatskog autokluba u sklopu kojeg će biti stavljeno u funkciju prometno vježbalište i biciklistički poligon. Također, u predmetnoj nekretnini biti će sjedište društva HAK Usluge d.o.o.

#### **Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:**

- *Ulaganje u specifične gospodarske djelatnosti udruženih autoklubova koje se obavljaju na tržišnim osnovama, a vezane su na tradicionalne klupske djelatnosti.*
- *Ulaganje u (nove) gospodarske djelatnosti za koje provedene analize ekonomske opravdanosti ulaganja potvrđuju opravdanost ulaganja, a koje bi zajednički razvijali HAK i udruženi autoklubovi.*
- *Pokretanje Nacionalnog edukacijskog centra Hrvatskog autokluba u Kutini.*
- *Daljnje razvijanje trgovačkog društva HAK Usluge d.o.o. i povećavanje broja korisnika usluga mobilnosti.*



### 3.6. MEĐUNARODNA SURADNJA I PROJEKTI

U prethodnom razdoblju HAK je napravio mnogo na osnaživanju svog međunarodnog statusa unutar međunarodne automobilističke asocijacije FIA-e, u sklopu regionalne suradnje između nacionalnih autoklubova središnje i jugoistočne Europe te unutar međunarodnih strukovnih organizacija kojih je punopravni član.

HAK-ov kvalitetan rad i djelovanje u području prometne preventive i klupskih aktivnosti posebno je prepoznato u okvirima FIA-e, što je potvrđeno i izborom te reizborom Predsjednika HAK-a u tijelo upravljanja FIA Regije I (Revizorski odbor), dolaskom predsjednika FIA-e na svečano obilježavanje 110 godina postojanja HAK-a, te posjetom HAK-u glavne direktorice FIA Regije I. Posljedično velikom ugledu koji HAK ima unutar FIA-a jest dodjeljivanje HAK-u domaćinstva europskog natjecanja „Sigurno u prometu“ za 2020. godinu.

U nadolazećem razdoblju HAK treba nastaviti s aktivnom ulogom u tijelima FIA-e te u provođenju projekata iz područja prometne preventive i područja članstva koji se provode pod pokroviteljstvom FIA-e. Nadalje, na međunarodnom planu HAK posebnu pozornost treba posvetiti razvoju bilateralne suradnje s pojedinim nacionalnim autoklubovima, pogotovo u kontekstu operativne koordinacije sustava tehničke pomoći u razdoblju turističke sezone (primarno suradnja s austrijskim ÖAMTC-om, nizozemskim ANWB-om i njemačkim ADAC-om).

#### STRATEŠKI CILJEVI:

*Zadržavanje visoke razine suradnje s FIA-om, nacionalnim autoklubovima i međunarodnim stručnim organizacijama.*

HAK surađuje i punopravni je član niza međunarodnih stručnih organizacija čije je područje djelovanja u kontekstu cestovnog prometa:

- FIA (Federation Internationale de l'Automobile) – međunarodna automobilistička federacija,
- CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) – međunarodna asocijacija organizacija koje provode vozačke ispite,
- CITA (Comite International de L'inspection Technique Automobile) - međunarodna asocijacija organizacija koje provode tehničke pregled vozila,
- ARC Europe – međunarodna asocijacija autoklubova za tehničku pomoć na cesti,
- EuroRAP (European Road Assessment Programme) – međunarodna udruga za unaprjeđivanje sigurnosti u prometu u pogledu cestovne infrastrukture.

#### Aktivnosti u funkciji strateškog cilja:

- *Sudjelovanje u radu tijela FIA-a i participiranje u izradi i provedbi projekata.*
- *Domaćinstvo završnom europskom natjecanju akcije „Sigurno u prometu“ – European Traffic Education Contest – ETEC 2020).*
- *Suradivanje s nacionalnim autoklubovima i provođenje zajedničkih projekata iz područja zaštite interesa članstva, prometne preventive i gospodarskih djelatnosti.*
- *Suradivanje s međunarodnim stručnim organizacijama i participiranje u njihovu radu.*

## 4. USMJERENJE STRATEŠKOG PLANA RAZVOJA

Neposredna posljedica visoke razine uspješnosti provođenja strateških ciljeva u razdoblju od 2015. do 2019. jest stabilno poslovanje HAK-a kako u funkcionalnom tako i u financijskom smislu. Posebno zadovoljstvo izaziva činjenica da velika većina temeljnih autoklubova također posluje bez poteškoća, što i nije bio slučaj u nekim prethodnim razdobljima kada je nezanemarliv broj udruženih autoklubova bio u ozbiljnim financijskim problemima. Takve činjenice daju za pravo cijeloj asocijaciji HAK-a da za nadolazeći petogodišnji razvojni ciklus, u okviru odgovorne poslovne politike koja jamči održivi razvoj, ima ambiciozna očekivanja koja se temelje na realnom optimizmu.

Ambicioznost strateškog cilja razvoja posebno je izražena u kontekstu članstva. Veliki izazov predstavlja obuhvaćanje članstvom 20 % vozačke populacije u Republici Hrvatskoj. Nije realno za očekivati da se takav dugoročni strateški cilj može ostvariti u jednom petogodišnjem ciklusu, ali je izrazito važno da postoji kontinuitet povećanja broja članova odnosno korisnika članskih pogodnosti iz godine u godinu. Prvi sljedeći korak predstavlja ostvarivanje 250.000 korisnika članskih pogodnosti odnosno prelazak brojke od 200.000 članova HAK-a i udruženih autoklubova. Za ostvarivanje dugoročnog strateškog cilja ključna je svjesnost na svim razinama asocijacije HAK-a (od tijela upravljanja i Stručne službe HAK-a do tijela upravljanja i stručnih službi udruženih autoklubova), da je uspjeh moguć isključivo zajedničkim naporima i međusobnom koordinacijom, uz kontinuiranu dvosmjernu komunikaciju s članovima odnosno korisnicima članskih pogodnosti. Jer zadovoljan član vrijedi dvostruko – takav član će obnoviti članstvo i svoje zadovoljstvo će podijeliti s onim tko još uvijek nije član, ali će to postati.

S obzirom na činjenicu da je članstvo neposredno vezano na sustav tehničke pomoći jer je tehnička pomoć temeljna članska pogodnost, jasno je da HAK mora zadržati izrazito visoke europske standarde i kvalitetu obavljanja predmetnih usluga. Da bi to bilo moguće potrebno je nastaviti politiku kontinuiranog ulaganja u sustav tehničke pomoći na način koji prati tehnološki razvoj vozila (ulaganje vozila, opremu, uređaje, te stručno osposobljavanje djelatnika u smislu usvajanja novih znanja), te nastaviti ulaganja u informatičku podršku. Posebni iskorak HAK treba napraviti u kontekstu operativnog osposobljavanja za pružanje usluga tehničke pomoći vozilima na alternativni pogon (hibridna i električna vozila, vozila na vodik s gorivim člancima, i sl.), te autonomnim vozilima za koja se očekuje da im zastupljenost u nacionalnim voznim parkovima država članica Europske unije u sljedećih pet godina poraste eksponencijalno u odnosu na sadašnju zastupljenost.

U kontekstu javnih ovlasti HAK u nadolazećem ciklusu mora zadržati status stručne organizacije odnosno zadržati sve javne ovlasti koje proizlaze iz odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama (vozački ispiti, stručni nadzor nad radom stanica za tehnički pregled vozila, stručni nadzor nad radom autoškola, utvrđivanje sukladnosti vozila). Takav strateški cilj je ostvariv isključivo nastavljanjem partnerskog odnosa s tijelima državne uprave i obavljanjem zadanih poslova na stručan i odgovoran način u skladu s najvišim europskim standardima. U poslovima javnih ovlasti, u kojima je to objektivno moguće, potrebno je težiti i formaliziranju kvalitativnog okvira za njihovo obavljanje i to u smislu akreditiranja (po uzoru na poslove stručnog nadzora nad radom stanica za tehnički pregled vozila koji su akreditirani prema najvišoj europskoj normi HRN EN IEC 17020:2012 za inspeksijska tijela), odnosno certificiranja tih poslova. Posebnu pozornost potrebno je usmjeriti na izgradnju prometnih vježbališta za provođenje vozačkih ispita na lokacijama na kojima je to realna mogućnost, čime HAK u okviru ove javne ovlasti prestaje biti ovisan o drugim pravnim subjektima (prestaje potreba za unajmljivanje prometnih vježbališta na predmetnim lokacijama). Ostale javne ovlasti koje provode HAK i udruženi autoklubovi vezane su na odredbe Zakona o Hrvatskom autoklubu za koji postoji realna mogućnost da u nadolazećem razdoblju doživi određene modifikacije s obzirom na činjenicu da u određenim aspektima nije u skladu s vremenom.

Prometna preventiva je uz članstvo temeljna djelatnost HAK-a i udruženih autoklubova. Produkt aktivnosti koje se odnose prometnu preventivu imaju značaj koji prelazi okvire asocijacije HAK-a i koji predstavlja benefit za širu društvenu zajednicu. Preventivno-sigurnosne akcije i edukacijski programi koje HAK i udruženi autoklubovi tradicionalno provode u kontinuitetu koji je ponekad dulji i od 50 godina usmjereni su na podizanje svijesti sudionika u prometu o važnosti sigurnosti u cestovnom prometu te su usmjereni na podizanje prometne kulture. Posebna briga polaže se na najranjiviju skupinu u prometu – djecu – svih uzrasta (vrtićka, osnovnoškolska i srednjoškolska dob). U tom kontekstu HAK će u narednom razdoblju izgraditi biciklistička vježbališta (poligone) za djecu na lokacijama na kojima je to realna mogućnost. HAK i udruženi autoklubovi i u narednom razdoblju trebaju nastaviti s provođenjem tradicionalnih prometno-preventivnih aktivnosti uz iskorak u smislu orijentacije i na još jednu izrazito ranjivu skupinu u prometu – osobe treće životne dobi. HAK u svojstvu jednog od nositelja Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa treba aktivno sudjelovati u izradi programa za novi ciklus (novo desetogodišnje razdoblje, od 2021. do 2030.), te provoditi projekte iz područja sigurnosti cestovnog prometa pod pokroviteljstvom NPSCP-a. Aktivnosti HAK-a u području prometne preventive u nadolazećem petogodišnjem ciklusu trebaju biti usklađene s politikama FIA-e koje se odnose na prometnu preventivu i s europskom politikom cestovne sigurnosti koja je utvrđena od strane Europske komisije (*EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 – Next steps towards „Vision Zero“*) i koja za cilj na kraju ciklusa ima „nula“ stradalih u prometu.

Odgovorna i promišljena poslovna politika koja je vođena u proteklom razdoblju u kontekstu gospodarskih djelatnosti treba biti nastavljena i u budućnosti, a posebno uzimajući u obzir činjenicu da velika većina uglednih hrvatskih makroekonomista predviđa pojavu nove recesije odnosno gospodarsko-financijske krize koja bi mogla biti i dublja od prethodne. Stoga HAK treba nastaviti politiku primarnog ulaganja u tradicionalne djelatnosti udruženih autoklubova koje imaju i tržišni aspekt, prema transparentnim kriterijima koji jamče sigurnost ulaganja. Potencijalna ulaganja u neke nove odnosno specifične gospodarske djelatnosti trebaju biti dubinski analizirana u smislu njihove ekonomske opravdanosti te, u pravilu, ta ulaganja trebaju biti zajednička – od strane HAK-a i od strane udruženih autoklubova.

U Zagrebu, 30. prosinca 2019.  
Broj: 005-30/2019-4/2019-1/3

P r e d s j e d n i k

Slavko Tušek, dipl. ing.