

INFORMACIJA
O AKTIVNOSTIMA KOJE SE ODOSE NA RESTRUKTURIRANJE ŽELJEZNICE CRNE GORE NA OSNOVU VLADINE STRATEGIJE RESTRUKTURIRANJA ŽELJEZNICE CRNE GORE IZ 2007. GODINE I PRIKAZ FINANSIJSKE KONSOLIDACIJE ŽELJEZNIČKOG SISTEMA U CRNOJ GORI

I OPIS POSTOJEĆEG STANJA

Strategijom restrukturiranja željeznice Crne Gore iz 2007. godine, predviđeno je obavljanje aktivnosti u tri faze i to: revizija bilansa, segmentacija i privatizacija. U skladu sa zahtjevima, do sada smo uradili dvije faze restrukturiranja željezničkog sistema. Primijenjen je dezintegracioni model restrukturiranja željeznice, kojim je upravljanje infrastrukturom u potpunosti razdvojeno od prevoza putnika i tereta.

Do sada su formirana četiri nezavisna privredna društva:

1. Željeznička infrastruktura Crne Gore AD;
2. Željeznički prevoz Crne Gore AD;
3. Montecargo AD i
4. Održavanje željezničkih vozničkih sredstava AD.

Proces restrukturiranja se, trenutno nalazi pri kraju druge faze, koja podrazumijeva dalju segmentaciju novostvorenih akcionarskih društava, na način da se iz kompanije koja je Upravljač infrastrukture - Željeznička Infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica, izdvoji Održavanje željezničke infrastrukture i Željezničke stanice i zemljišta.

A posljednja treća faza predstavlja privatizaciju teretnog operatera Montecargo AD, Održavanje željezničke infrastrukture i davanje na koncesioni ugovor Željezničke stanice i zemljišta. U toku je raspisan javni poziv za izbor savjetnika, koji će pomoći u procesu odvajanja i privatizacije gore pomenutih društava.

Kako bi provjerili mjere i akcije koje su dosada sprovedene urađena je finansijska konsolidacija željezničkog sistema Crne Gore, od strane konsultantske kuće NTU, koja pruža tehničku pomoć pri analizi finansijskih kapaciteta željezničkog sistema Crne Gore.

II PRIKAZ FINANSIJSKOG FUNKCIONISANJA ŽELJEZNIČKOG SISTEMA

Kompletni presjek stanja željezničkog sistema Crne Gore prikazan je u materijalu „Finansijska konsolidacija željezničkog sistema Crne Gore“, koji je sačinila konsultantska kompanija NTU, uz učešće Ministarstva saobraćaja i pomorstva, kao i željezničkih privrednih društava, a koji se nalazi u prilogu ove informacije.

Finansijska konsolidacija željezničkog sistema Crne Gore predstavlja analizu ključnih finansijskih kapaciteta četiri nezavisna privredna društva u okviru željezničkog sektora u Crnoj Gori (ŽICG, ŽPCG, Montecargo i OŽVS). Glavni cilj analize jeste da se ima uvid u načine finansiranja željezničkog sistema i toka novca u gore pomenutim društvima.

Analizom se pokušava odgovoriti na sljedeći niz pitanja, kako bi se poboljšala postojeća pozicija željezničkog sektora u Crnoj Gori:

- Da li su društva dugoročno finansijski održiva?
- Da li su i u kojoj mjeri zavisne od državnih sredstava – subvencija?
- Da li su postojeća državna sredstva dovoljna da podrže ulaganja i dnevno održavanje željezničkog sektora?
- Gdje je Crna Gora u poređenju sa ostalim zemljama Zapadnog Balkana i Jugoistočne Evrope?
- Koje su ključne preporuke u smislu dugoročne finansijske održivosti željezničkog sektora u Crnoj Gori?

Da bi se dobili odgovori na ova pitanja, analiza obuhvata kratak unutrašnji pregled ključnih željezničkih privrednih društva u Crnoj Gori koji će dati uvid u njihovu dugoročnu finansijsku održivost i stepen zavisnosti od državnih subvencija.

1. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA CRNE GORE AD - ŽICG

Načini finansiranja:

1. Državni budžet
2. Kapitalni program
 - Dugoročni krediti i ugovori sa međunarodnim institucijama i bankama (EBRD, EIB, CEB),
 - IPA (EU) fondovi (IPA 7, 8 10),
 - Sopstvena sredstva finansiranja (usluge, izdavanje trase).

Državni budžet

	2008	2009	2010	UKUPNO
UKUPNI PRIHODI (1)	11.8	17.0	15.5	44.3
Naknade koje plaćaju operatori	1.2	2.6	1.9	5.7
Državni doprinosi	7.7	9.7	9.6	30
Ostali prihodi	2.9	4.7	4.0	11.6
UKUPNI TROŠKOVI (2)	21.4	19.5	18.1	59
materijali, gorivo, struja	2.6	3.2	3.1	8.9
Plate i doprinosi	7.3	8.4	8.3	24
Depresijacija – amortizacija	2.9	3.5	3.4	10.8
Ostali troškovi	8.6	4.4	3.3	16.3
(1)–(2) DOBIT/GUBITAK	- 9.6	-2.5	-2.6	-14.7

Društvo je od Vlade tražilo 18.9 miliona eura za 2011. godinu, ali je dobilo samo 8.4 miliona eura. Plan rada za 2012. godinu pokazuje da je potrebno 13.9€ za redovno održavanje a da bi se to postiglo na godišnjem nivou potrebno je 9-11 miliona eura državne subvencije.

Nedovoljno finansiranje redovnog održavanja može dovesti do većeg pogoršanja sistema, što će učiniti skupe projekte na popravkama neizbježnim, a samim tim i do većih ukupnih troškova i većeg kašnjenja vozova.

Dodatan problem dugoročne finansijske održivosti ŽICG tiče se racionalizacije zaposlenih. Ovaj proces je već počeo, ali sa 887 (trenutno 853 zaposlena) zaposlenih ŽICG ima visok udio ukupnih troškova za zaposlene u ukupnim troškovima. Društvo zapošljava 3.92 zaposlenih po km što je dosta visoko prema međunarodnim standardima. Ali i za ovo ima razloga: planinski teren, stara tehnologija, zakrivljenost kolosjeka itd.

Kapitalni program

Vlada je u velikoj mjeri uspjela da popravi stanje u željeznici u Crnoj Gori kroz program rehabilitacije i ulaganja. ŽICG je realizovala ili su u fazi realizacije sledeće projekte koji se finansiraju iz EU ili ostalih međunarodnih finansijskih institucija (MFI):

- IPA 07: EU grant za 1 milion eura, za glavni projekat modernizacije pruge Beograd-Bar, koji sprovodi ITALFERR- realizovan

- IPA 09: EU grant od 5 miliona eura za rehabilitaciju dijela pruge između Trebaljeva i Kolašina (11 km) –projekat u toku
- IPA 10: EU grant od 5 miliona eura za rehabilitaciju dijela pruge između Mijatovog kola i Mojkovca (11 km). Ovi radovi su planirani za 2012. godinu.
- EIB: kredit od 14 miliona eura namijenjen za rehabilitaciju dijela pruge između Mijatovog kola i Bijelog Polja (7 miliona eura) i za popravku 16 čeličnih mostova (7 miliona eura). Prvi ugovor je realizovan, a ponude za predkvalifikaciju za izradu projektne dokumentacije za mostove su dostavljene
- EBRD 1: kredit od 15 miliona eura za hitnu rehabilitaciju željezničke infrastrukture. U toku je od 2007. godine i ubrzo će biti završen.
- EBRD 2: kredit od 15 miliona eura za razne radove koji se trenutno projektuju. Pet ugovora već je dodijeljeno

IZVOR KREDITA	IZNOS KREDITA	REALIZOVANO	REALIZACIJA	OSTATAK KREDITA	NEREALIZOVANO	NAPOMENA
CEB	54.460.191	54.460,191	100%	/		PG-NK
EBRD 1	15.000,000	13.332.493	89%	1.667,507	11%	BAR-VRBNICA
EIB 1	7.000,000	6.731,963	96%	268.037	4%	BAR-VRBNICA
EBRD 2	15.000,000	6.061,131	40%	8.938,869	60%	PG-NK
EIB 2	7.000,000	U TOKU		7.000,000		BAR-VRBNICA
UKUPNO:	98.460,191	80.585.778	82%	17.874.413	18%	
IPPA 07	1.000,000	1.000,000	100%			PROJEKTI
IPPA 09	5.000,000	U TOKU				BAR-VRBNICA
IPPA 10	5.000,000	U TOKU				

A za kontribuciju Željezničkoj infrastrukturi je potreban sledeći iznos:

I.	Revizije projekata (EIB, IPA I drugi)	400.000,00
II.	Supernadzor Mijatovo Kolo - Mojkovac (IPA 10)	150.000,00
III.	Supernadzor 16 čeličnih mostova (EIB - II tranša)	200.000,00
IV.	Tehnički prijemi (kreditna sredstva i srednje opravke)	200.000,00
V.	Stručni nadzor, arbitraže i sl. (posebni zahtjevi kreditiranja)	500.000,00
VI.	Elaborati, životna sredina, Upravljanje otpadom i dr	100.000,00
VII.	Troškovi dobijanja građevinske Dozvole, upotrebne dozvole, Odobrenja, mišljenja, takse I Drugi prateći troškovi...	100.000,00
VIII.	Ostali troškovi	50.000,00
UKUPNO		:1.700.000,00 €

2. ŽELJEZNIČKI PREVOZ CRNE GORE AD - ŽPCG

Željeznički putnički saobraćaj uglavnom proizvodi gubitke u regionu Zapadnog Balkana. Sva preduzeća bilježe gubitke i jako mnogo zavise od Vladinih subvencija. U korak sa tim trendom, ŽPCG nije finansijski održiv bez subvencija. ŽPCG saobraća u planinskim terenima gdje nema mnogo saobraćaja, sa malim brojem voznih sredstava i malom produktivnošću upravljača vozovima, što stvara dosta visoke operativne troškove.

	2009	2010	UKUPNO
Ukupan prihod (1)	11	9.5	20.5
Prihod od prevoza	7.3	3.8	11.2
Putnici	4.7	3.8	8.5
Prihod od subvencija	0.8	2.4	3.2
Ostalo	5.4	3.3	8.7
Ukupni troškovi (2)	13.7	12.3	26
Plate i doprinosi	6.4	5.3	11.7
Depresijacija - amortizacija	1.9	1.5	3.4
(1) – (2) DOBIT/GUBITAK	-2.7	-2.8	-5.5

Ukupan željeznički saobraćaj u Crnoj Gori opao je za 22% u periodu od 2001-2009, Dodatno smanjenje saobraćaja nastupilo je tokom 2009. i 2010. godine zbog: smanjenja brzine na pruzi Bar - Bijelo Polje - Beograd, neredovnih redova vožnje zbog popravki kolosjeka, povećanja konkurencije na tržištu prevoza (drumski i vazdušni), nedovoljnog broja prikladnih putničkih vagona i lokomotiva. Vozna sredstva koja posjeduje ŽPCG su stara, nijesu toliko pouzdana i traže česte intervencije na održavanju.

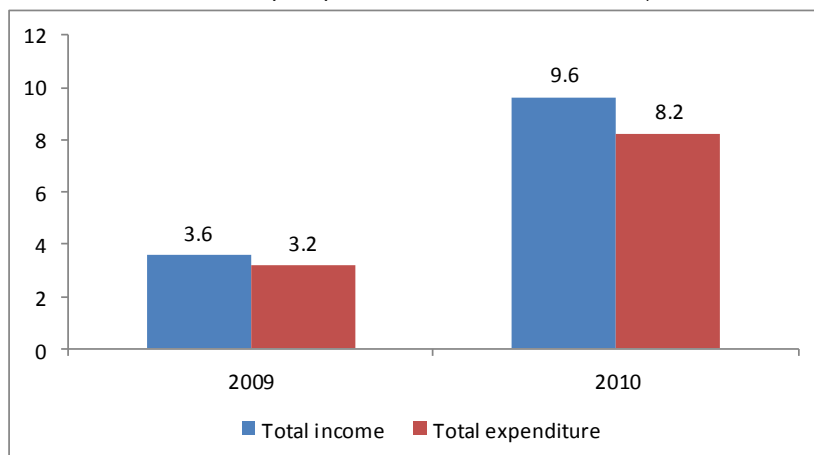
Preduzeće ima 329 zaposlenih. Troškovi za zaposlene iznosili su preko 5.3 miliona eura u 2010. godini što je skoro polovina ukupnih operativnih troškova (uključujući depresijaciju-amortizaciju).

ŽPCG ima nizak nivo saobraćaja zbog neodgovarajućeg reda vožnje (prvenstveno zbog kašnjenja vozova iz Srbije), starih vozni sredstava i drumske i vazdušne konkurencije. Uz bolji marketing (ponude čitave željeznice), pripreme za potpisivanje ugovara o javnom prevozu i ulaganja, količina državne podrške može se držati pod kontrolom, ali je neophodna. Ali ako se dozvoli društvu da stalno ima finansijske gubitke, bez podrške, rezultat su prazni vozovi i poslovanje koja propada.

3. MONTECARGO AD

Tokom 2009. godine, Montecargo AD počelo je poslovanje opterećeno dugom, ali sa dovoljno iskusnim radnicima. Sa samo 209 zaposlenih i teretnim saobraćajem od 104 miliona tona po km, radna produktivnost Montecarga stajala je na skoro 500 000 saobraćajnih jedinica po zaposlenom, 83% evropskog prosjeka. Finansijski podaci potvrđuju da je preduzeće bilo profitabilno za nekoliko godina koliko postoji.

Grafik : Odnos između ukupnih prihoda i troškova 2009-2010 (u milionima eura)

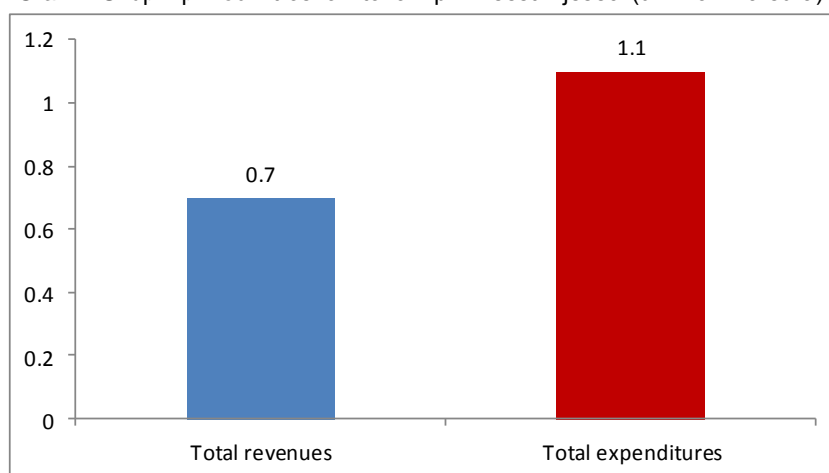


Prihodima u 2009. godini, dominira međunarodni saobraćaj koji ostvaruje 2.83 miliona eura ili 78% ukupnih prihoda. Ukupni troškovi za zaposlene iznosili su 32% operativnih troškova i 28% ukupnih prihoda. Profit se uvećao 2010. godine na 1.6 miliona eura. Ovi rezultati su premašivali predviđanja preduzeća iz plana poslovanja i to stavlja Montecargo na bolji položaj u poređenju sa ŽICG i ŽPCG. Jedan od problema njegovom operativnom i finansijskom učinku direktno je povezana sa trenutnim stanjem željezničke infrastrukture.

4. ODRŽAVANJE ŽELJEZNIČKIH VOZNIH SREDSTAVA AD - OŽVS

Održavanje željezničkih vozni sredstava posljednje je preduzeće koje je restrukturirano iz starog željezničkog sistema Crne Gore. Glavni cilj OŽVS jeste održavanje vozni sredstava u vlasništvu ŽPCG i Montecarga. U trenutnom budžetu OŽVS značajno su prisutni i ukupni troškovi za zaposlene. Oni predstavljaju 86.2% svih troškova tokom prvih šest mjeseci 2011. godine.

Grafik : Ukupni prihodi i troškovi tokom prvih šest mjeseci (u milionima eura)



Prihodi OŽVS su ograničeni i zasnovani na zahtjevu željezničkih preduzeća koja saobraćaju u Crnoj Gori. Zbog toga bi otvaranje i veći nivo konkurencije na tržištu trebalo da ima pozitivan uticaj na buduće prihode OŽVS ako se mogu obezbijediti ugovori za održavanje vozova ostalih operatora.

Postoje dva glavna izazova pred OŽVS u bliskoj budućnosti. Prvi se odnosi na starost, strukturu i kvalifikacije zaposlenih. Kompanija ima sve veću potrebu za novozaposlenim i iskusnim inženjerima koji mogu pomoći u budućem radu. S druge strane, OŽVS pruža samo tehničko održavanje i oprema koju koristi je starija od 20 godina. Potrebna su nova ulaganja u opremu što će poboljšati kvalitet usluga i finansijsku održivost u budućnosti.

III ŽELJEZNICE CRNE GORE U ODNOSU NA REGION

Cilj koji je definisala EU u Bijeloj knjizi za željeznički transport je revitalizacija željeznice kreiranjem jednog integrisanog, efikasnog, konkurentnog i bezbjednog željezničkog prostora, radi uspostavljanja mreže usluga robnog transporta. A problemi, koje je istakla su: nedostatak moderne infrastrukture primjerene savremenim potrebama za uslugama, nedostatak interoperabilnosti između mreža i sistema, stalno traganje za inovativnim tehnologijama, te nepouzdanost usluga koje ne ispunjavaju očekivanja korisnika.

Evropska komisija predlaže pet mjera, koje je i sama primijenila, na području liberalizacije i tehničke harmonizacije sa namjerom revitalizovanja željeznice i brzog uspostavljanja integrisanog evropskog željezničkog prostora. Pet mjera se odnosi na: razvoj zajedničkog

pristupa bezbjednosti na željeznici sa ciljem postepenog integrisanja nacionalnih bezbjednosnih sistema na željeznici, davanje podrške mjerama na području interoperabilnosti, obavljanja prekograničnog saobraćaja i energičnog smanjivanja troškova mreže, ubrzano otvaranje tržišta željezničkog robnog transporta - otvaranje nacionalnih tržišta.

U regionu Zapadnog Balkana željeznički saobraćaj opao je mnogo više nego u EU tokom 2005-2009. Saobraćaj u EU skromno je rastao tokom 2005-2008 i opao za 7% u 2009. godini. Saobraćaj na Zapadnom Balkanu opao je za 20% u istom petogodišnjem periodu.

Ni Crna Gora nije izuzetak kada se radi o ovom negativnom trendu. Putnički saobraćaj opao je za 44% u periodu od 2001-2004 a ovaj trend se nastavio od 2005 do 2009 kada je opao za još 21%. Crnogorski gradovi povezani željeznicom nijesu dovoljno veliki da proizvedu dovoljno međugradskog ili prigradskog saobraćaja. Međunarodni saobraćaj ima vazдушnu konkurenciju. U periodu od 2000-2004 zabilježen je porast u teretnom saobraćaju od 72% ali u periodu od 2005-2009 zabilježen je pad od 21%.

Države obezbjeđuju sredstva za kapitalna ulaganja u vozna sredstva i u infrastrukturu, sredstva za održavanje infrastrukture i popravke, naknade za obaveze pružanja putničkih usluga (PSO) i za otplatu dugova željezničkih preduzeća.

Željeznička mreža zahtijeva stalna ulaganja i popravke kako bi se održao i poboljšao kvalitet usluge i bezbjednosti. U poređenju sa ostalim zemljama u regionu u Crnoj Gori je nivo ulaganja nizak.

Prema praksi EU počev od 2008. godine, EU pokušava da standardizuje nivo i ciljeve državnih subvencija za željeznički sektor. Prema Instrukcijama Zajednice o državnoj pomoći za željeznička preduzeća, država može da pokrije sljedeće troškove (osim naknade za putničke usluge):

- Finansiranje infrastrukture
- Kupovina ili obnova putničkih voznih sredstava
- Odbijanje duga
- Restrukturiranje aktivnosti željezničkog teretnog saobraćaja
- Koordinacija saobraćaja.

Činjenica da je željeznički sektor u Evropi zasnovan na državnim doprinosima nije sama po sebi opravdanje državnih doprinosa. Oni mogu biti opravdani na osnovu ekonomske, socijalne ili ekološke efikasnosti. Da bi se opravdao nivo planiranih subvencija, regulatorno tijelo mora da uzme u obzir nivo ekonomije obima koja je potrebna da se pokriju planirani troškovi kao i nivo naknade za obaveze pružanja putničkih usluga (PSO) pomoći od Vlade. Na primjeru Crne Gore, ovi koraci moraju da budu urađeni u budućnosti.

Tržište je još zatvoreno, sa monopolističkim upravljačima infrastrukturom i operatorima i nedostaje konkurencija.

Počev od 2007. godine, brojne promjene su se dogodile u željezničkom sistemu Crne Gore:

- Ključne EU regulative su usvojene i sprovedene
- Završene su dvije faze u procesu restrukturiranja
- Osnovana je Direkcija za željeznice
- Planirana su ulaganja u infrastrukturu koja se već odvijaju

S druge strane neke reforme se još moraju sprovesti:

- Djelimična neusklađenost sa EU regulativama – neusklađena naplata za pristup kolosjeku putnicima

- Ugovori o obavezi javnih usluga (PSO) moraju da se uvedu i da se sprovode kako bi se obezbijedila održivost putničkih usluga
- Proces privatizacije (treća faza) nije završen
- Restrukturiranje broja zaposlenih u ŽICG i ŽPCG da bi se povećala efikasnost i smanjili postojeći troškovi (Planovi još uvijek nijesu razmatrani.)

Finansijska konsolidacija željezničkog sistema u Crnoj Gori



20/9/2011

SADRŽAJ

KRATKI PRIKAZ	3
I UVOD	4
II SISTEM CRNOGORSKE ŽELJEZNICE	5
III FINANSIJSKI UČINAK ŽELJEZNIČKIH DRUŠTAVA U CRNOJ GORI	7
3.1. ŽICG	7
3.2. ŽPCG	11
3.3. MonteCargo	15
3.4. OŽVS	18
3.5. Potrošnja Energije	20
IV KOMPARATIVNA ANALIZA	22
4.1. Operativni učinak	23
4.2. Finansijski učinak	26
V DUGOROČNA FINANSIJSKA ODRŽIVOST ŽELJEZNIČKOG SEKTORA	32
VI BUDŽET ZA 2012. GODINU	36
VI KLJUČNE PREPORUKE	38
REFERENCE	41

SKRAĆENICE

EBIT –prihod prije odbijanja kamate i poreza

EU – Evropska Unija

UI - Upravljač Infrastrukturom (u Crnoj Gori ŽICG)

MSP – Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

OŽVS – Održavanje željezničkih voznih sredstava

PPE –osnovna sredstva, imovina, postrojenja i oprema

ŽD – Željezničko društvo

ŽICG –Željeznička infrastruktura Crne Gore

ŽPCG –Željeznički prevoz Crne Gore

KRATKI PRIKAZ

1. Pri analizi finansijske održivosti željezničkog sistema u Crnoj Gori uzimaju se u obzir unutrašnji i spoljašnji faktori. Unutrašnja analiza obuhvata četiri željeznička društva koja predstavljaju sastavni dio željezničkog sistema u Crnoj Gori. Cilj unutrašnje analize jeste da se otkrije da li su postojeća društva finansijski dovoljno jaka da se suoče sa budućim izazovima i da budu finansijski održiva. Spoljašnja analiza posvećena je sadašnjoj praksi EU koja se odnosi na načine finansiranja sektora. Sredstva iz državnog budžeta predstavljaju ključni element finansijske održivosti željeznica po Evropi ali sve veća konkurencija i tržišta otvorena za razne operatore imaju pozitivan uticaj na prihode, kvalitet usluga i nivo saobraćaja.
2. Evropska praksa mora da obezbijedi transparentnost u dodjeljivanju sredstava i da opravda (glavne ciljeve) javnog finansiranja. Na primjer, kada je EU imala 15 članica (države članice prije 2004. godine) postojala je jasna informacija o javnim sredstvima koja se dodjeljuju željezničkom sektoru: 27% čine plaćanja koja pomažu funkcionisanje putničkih vozova; 26% čine kapitalna ulaganja u infrastrukturu; 20% - plaćanja za troškove upravljanja i održavanja infrastrukture; 27% odlazi na dugove i restrukturiranje zaposlenih, dok 1% odlazi na usluge prevoza tereta.
3. ¹Jedan od glavnih nalaza ovog izvještaja jeste da su crnogorska željeznička društva u velikoj zavisnosti od sredstava iz državnog budžeta. Ovo je vrlo važno za ŽICG i ŽPCG s obzirom na njihovu finansijsku situaciju, trenutna kretanja u željezničkom sektoru i njihove dugoročne potrebe. Državni doprinosi u procentima crnogorskog BDP-a povećali su se u 2010. godini u poređenju sa 2009. godinom sa 0.35% na 0.39%. Ipak ova sredstva neće biti odgovarajuća za dugoročnu održivost sektora. Infrastruktura nije u najboljem stanju, ali popravke na kolosjecima i obnavljanja utiču na kvalitet voznih usluga a samim tim i na saobraćaj i prihode. Ovom dijelu se mora posvetiti više pažnje i moraće se stalno napredovati po pitanju nivoa podrške države željezničkom sektoru. S druge strane, postoji obaveza željezničkih društava u vezi sa nivoom transparentnosti i objektivnim pravdanjem sredstava koja traže od države, ali i obaveza da u potpunosti razmotre ekonomske i finansijske posljedice svojih odluka.
4. Preporuke su date na kraju izvještaja. One imaju za cilj bolju efikasnost kao i nalaženje rješenja da se prevaziđu sistemski problemi u željezničkom sektoru kao cjelini. Informacije o tome nalaze se u Poglavlju VI. Zaključci o traženim nivoima finansiranja srednjeročno moraju se razvijati kao finansijski mehanizmi. Poglavlje VI sadrži predloge za neposrednu pomoć za budžet 2012. godinu.
5. Pojačana Direkcija za željeznice biće najvažnija za uspostavljanje najbolje prakse pri finansiranju željezničkog sektora. Ona mora stalno da izaziva upravljača infrastrukturom i željezničkog putničkog društva da bi opravdali zahtjeve, dostavili planove i budžet na vrijeme, kontrolisali troškove, opravdavati ulaganja itd. Važno je držati situaciju pod kontrolom a to je zadatak Direkcije za željeznice.
6. Željeznica je nedavno reorganizovana i sada je pažnja posvećena međusobnom poboljšanju upravljanja sektorom od strane Direkcije za željeznice i poboljšanju procedura, da bi sistem funkcionisao onako kako je predviđeno Vladinom strategijom restrukturiranja željezničkog sistema.
7. Za zaključak, ovaj izvještaj, kao nezavisan dokument, evidentira probleme i daje predloge za reagovanje, kao i predloge za približavanje finansija potrebama tržišta, tako da odluke u svim dijelovima industrije vode ka ukupnom finansijskom i poslovnom poboljšanju.

I UVOD

„Finansijska konsolidacija željezničkog sistema Crne Gore“ predstavlja analizu ključnih finansijskih kapaciteta četiri nezavisna društva u okviru željezničkog sektora u Crnoj Gori (ŽICG, ŽPCG, MonteCargo i OŽVS). Glavni cilj analize jeste da se ima uvid u načine finansiranja željezničkog sistema i toka novca u gore pomenutim društvima.

Analiza ima za cilj da odgovori na sljedeći niz pitanja, da bi se poboljšala postojeća pozicija željezničkog sektora u Crnoj Gori:

1. Da li su društva dugoročno finansijski održiva?
2. Da li su i u kojoj mjeri zavisne od državnih sredstava – subvencija?
3. Da li su postojeća državna sredstva dovoljna da podrže ulaganja i dnevno održavanje željezničkog sektora?
4. Gdje je Crna Gora u poređenju sa ostalim zemljama Zapadnog Balkana i Jugoistočne Evrope?
5. Koje su ključne preporuke u smislu dugoročne finansijske održivosti željezničkog sektora u Crnoj Gori?

Da bi se dobili odgovori na ova pitanja, analiza obuhvata kratak unutrašnji pregled ključnih željezničkih društva u Crnoj Gori koji će dati uvid u njihovu dugoročnu finansijsku održivost i stepen zavisnosti od državnog budžeta.

Komparativna analiza ključnih zemalja iz regiona donosi informacije o trenutnom položaju crnogorskog željezničkog sektora, zasnovane na ključnim operativnim i finansijskim indikatorima.

Uloga državnih subvencija u procesu finansiranja željezničkog sektora predstavlja još jedan važan problem koji treba razmotriti. Da li država dovoljno finansira (u smislu uticaja na bezbjednost i efikasnost) trenutne potrebe i kako se sredstva raspoređuju, glavna su pitanja kojim se ovaj izvještaj bavi.

Ključne preporuke su date da bi se pažnja onih koji sastavljaju politike privukla na ova pitanja.

II ŽELJEZNIČKI SISTEM CRNE GORE

Crnogorski željeznički sistem predstavlja jedan od najmanjih željezničkih sistema u regionu, u poređenju sa ostalim zemljama Zapadnog Balkana. Željeznica je duga 250 km, a 168 km je elektrifikovano (glavna pruga od Luke Bar kroz Podgoricu do granice sa Srbijom). Trenutno, ulaže se u elektrifikaciju i modernizaciju pruge Podgorica- Nikšić. Stara pruga sa uzanim kolosjecima koja je povezivala Nikšić sa Bosnom (i Hrvatskom) a koja je prikazana na donjoj slici se godinama ne koristi.

Grafik 1: Crnogorski željeznički sistem



IBRD 37989 AUGUST 2010

Izvor: Svjetska banka

U periodu od 2007-2011 dosta toga se promijenilo u željezničkom sektoru. Godine 2007, Vlada Crne Gore usvojila je Strategiju restrukturiranja željeznice Crne Gore. Dalje, u martu 2010. godine osnovana je Direkcija za željeznice i biće nadležna za regulativu i bezbjednost ali je i posrednik između željeznice i države po pitanju državne pomoći za željeznički sistem. Prije 2007. godine, crnogorski željeznički sistem bio je državni, obuhvatao je infrastrukturu, prevoz putnika i tereta kao i obezbjeđivanje voznih sredstava, ali odvajanje infrastrukture iz poslovanja jeste dio tranzicije ka pravu EU i praksi.

Željeznički sistem je sad restrukturiran i podijeljen na četiri odvojena društva. To su:

- Željezničku infrastrukturu Crne Gore (ŽICG),
- Željeznički prevoz Crne Gore (ŽPCG),
- MonteCargo (MC) i
- Održavanje željezničkih voznih sredstava (OŽVS).

Proces restrukturiranja još uvijek nije završen. Prema Akcionom planu, dvije faze su završene (revizija finansijskih stanja i odvajanje društva). Treći korak za željeznički sistem ostaje da se uradi – privatizacija operativnih društva. Trenutno je tržište još zatvoreno, sa monopolističkim upravljačem infrastrukture i operatorima i nedostaje konkurencija.

Počev od 2007. godine, brojne promjene su se dogodile u željezničkom sistemu Crne Gore:

- Ključne EU regulative su usvojene i sprovedene
- Završene su dvije faze u procesu restrukturiranja
- Osnovana je Direkcija za željeznice
- Planirana su ulaganja u infrastrukturu koja se već odvijaju

S druge strane neke reforme se još moraju sprovesti:

- Djelimična neusklađenost sa EU regulativama – neusklađena naplata za pristup kolosjeku putnicima
- Ugovori o obavezi javnih usluga (PSO) moraju da se uvedu i da se sprovede kako bi se obezbijedila održivost putničkih usluga
- Proces privatizacije (treća faza) nije završen
- Restrukturiranje broja zaposlenih u ŽICG i ŽPCG da bi se povećala efikasnost i smanjili postojeći troškovi .

III FINANSIJSKI UČINAK ŽELJEZNIČKIH DRUŠTAVA

1. ŽICG

Godine 2008. željeznički sistem Crne Gore je restrukturiran i jedan od četiri dijela sistema odnosi se na Željezničku infrastrukturu Crne Gore (ŽICG). Ona je nadležna za održavanje, rekonstrukciju, modernizaciju i ulaganja u željezničku infrastrukturu.

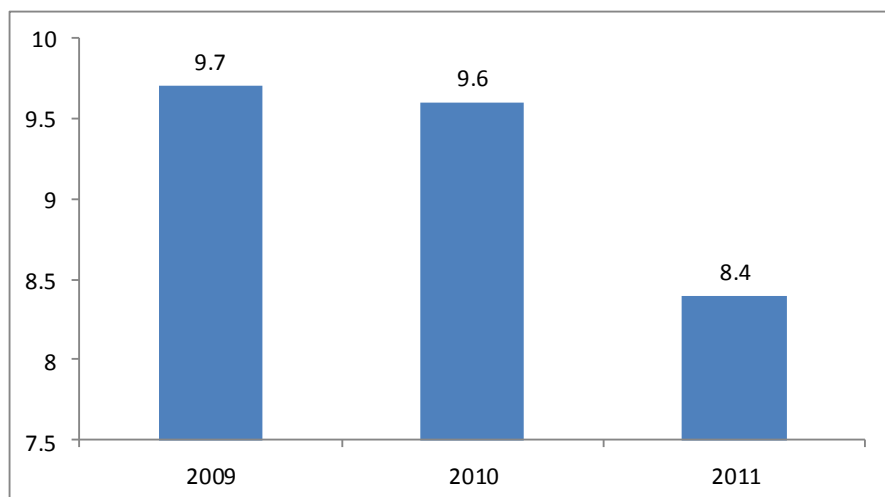
Da bi održala željezničku infrastrukturu i ulagala u nju, ŽICG se oslanja na četiri načina finansiranja:

1. Državni budžet
2. Dugoročni krediti i ugovori sa međunarodnim institucijama i bankama (EBRD, EIB, CEB)
3. IPA (EU) fondovi (IPA 7, 8 10)
4. Sopstvena sredstva finansiranja (usluge, izdavanje trase).

Državni budžet

ŽICG je u velikoj zavisnosti od nivoa sredstava koje dolaze iz centralnog budžeta.

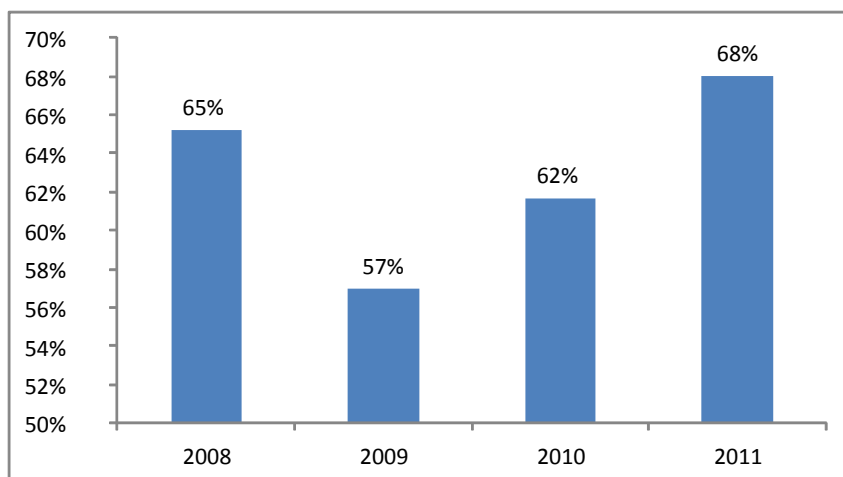
Grafik 2: Državna sredstva za ŽICG (2009-2011) (u milionima eura)



Izvor: ŽICG

Iako je ŽICG dobila manju finansijsku podršku iz centralnog budžeta u 2011. godini i dalje je zavisna od državnih sredstava kao što se može vidjeti po udjelu troškova u ukupnom finansijskom prihodu. Tokom vremena, nivo zavisnosti od državnih sredstava se značajno povećavao. Stvarni iznosi dobijeni iz budžeta opali su za 12.5% u 2011. godini u odnosu na 2010. godinu, uz smanjenje od 1% u 2010. godini u poređenju sa 2009. godinom. Ali drugi prihodi su još brže opali, za oko 25% između 2009. i 2011. (na osnovu brojki iz prve polovine godine).

Grafik 3: Udio državnih troškova u ukupnom prihodu ŽICG



izvor: ŽICG (NTU obračun)

Društvo ima fiksne amortizacione troškove zbog svojine (kolosjeci i ostala infrastruktura) koju posjeduje. Oni čine značajan udio ukupnih troškova (18.2% i 18.7% u 2009. i 2010. godini). ŽICG ističe da bi bez amortizacije njena finansijska situacija bila bolja. Ovo može biti tačno kratkoročno, ali naravno to bi značilo da ona nije u mogućnosti da blagovremeno obnavlja kolosjeke i ostalu infrastrukturu iz svojih sredstava, tako da bi to teško mogla biti čvrsta briga (ona koja može sama da stoji).

S druge strane, ŽICG ima vrlo niske prihode od dva operatora (MonteCargo i ŽPCG). Prihodi su opali za 27% prošle godine sa 2.6 miliona eura u 2009. godini na 1.9 miliona eura u 2010. godini.

Nedostatak prihoda je važno pitanje i ŽICG mora da razmotri uticaj radova rehabilitacije na rad i prihode željezničkih društava. Red vožnje mora se prilagoditi ako se želi postići najbolja moguća ravnoteža između dobijenih prihoda i troškova preduzimanja radova. Neki radovi na infrastrukturi mogu se raditi noću ili sa kraćim zauzimanjem kolosjeka danju. Istovremeno, naplate za pristup putnika moraju se regulisati da bi se ostvario prihod iz ovog izvora.

Postoje razna mišljenja o ovom pitanju kod ŽICG, kao upravljača infrastrukturom (UI) koja trvdi da zadovoljava redove vožnje željezničkih društava, ali željeznička društva koja se bave prevozom tereta i putnika nemaju isto mišljenje. Mora da postoji otvorenija saradnja između UI i ŽP – i to uvijek sa ciljem da se uvećava prihod koji dolazi u željeznički sistem kao cjelinu – drugačije reforma ne može da uspije. Direkcija za željeznice ima važnu ulogu u ovom dijelu, ona mora biti svjesna zahtjeva sa obje strane i mora biti arbitar kada dođe do nesuglasica.

Dodatan problem dugoročne finansijske održivosti ŽICG tiče se racionalizacije zaposlenih. Ovaj proces je već počeo, ali sa 887 zaposlenih ŽICG ima visok udio ukupnih troškova za zaposlene u ukupnim troškovima. Ako isključimo podršku države onda ukupan trošak za zaposlene predstavlja 99% ukupnih operativnih prihoda ŽICG. Društvo zapošljava 3.92 zaposlenih po km što je dosta visoko prema međunarodnim standardima. Ali i za ovo ima razloga: planinski teren, stara tehnologija, zakrivljenost kolosjeka itd. Bez sumnje moglo se još uraditi i bilo je planirano, ali nedostatak prihoda je problem.

Tabela 1: Ukupni prihodi i rashodi ŽICG (2008-2010)

	2008	2009	2010
UKUPNI PRIHODI	11.8	17.0	15.5
Naknade koje plaćaju operatori	1.2	2.6	1.9
Državni doprinosi	7.7	9.7	9.6
Ostali prihodi	2.9	4.7	4.0
UKUPNI TROŠKOVI	21.4	19.5	18.1
materijali, gorivo, struja	2.6	3.2	3.1
Plate i doprinosi	7.3	8.4	8.3
Depresijacija	2.9	3.5	3.4
Ostali troškovi	8.6	4.4	3.3

Ako pogledamo neke finansijske koeficijente društva oni pokazuju sljedeće:

Koeficijenti likvidnosti

Tekući koeficijent mjeri sposobnost društva da otplati kratkoročne kredite i u 2009. godini iznosio je 2.42 a u 2010. godini 3.52. Veći koeficijent je pozitivniji.

Likvidna imovina daje precizniju sliku likvidnosti jer ne uključuje zalihe (koje mogu biti sumnjive likvidnosti) i u 2009. godini iznosila je 1.99 a u 2010. godini 2.82.

Preciznija likvidna imovina je količina gotovine koja prikazuje stanje između (novac + novčani ekvivalenti) i tekuće pasive. U ovom slučaju, količina gotovine iznosila je 0.73 2009. godine i 1.46 u 2010. godini.

Koeficijenti solventnosti

Odnos duga prema aktivni predstavlja koliko se ukupne aktive finansira iz duga. Ovaj odnos je iznosio 0.024 u 2009. godini i 0.025 u 2010. Odnos je vrlo nizak i rezultat je vrlo visokog procenta osnovnih sredstava (zemljište, objekti i oprema, ili PPE)

Koeficijenti obezbjeđenja od finansijskog rizika (finansijski leveridž) pokazuje da se poslovanje oslanja na finansiranje iz duga, ukupna sredstva prema akcijama. Uobičajena gornja prihvatljiva granica za ovaj koeficijent je 2:1, u ovom slučaju koeficijent je blizu 1 za 2009. i 2010. godinu. Pokazuje da društvo ima manji dug u odnosu na kapital.

Gore pomenuti koeficijenti su koeficijenti duga i ne možemo da izračunamo koeficijent apsorpcije duga zbog negativnih prihoda prije odbijanja kamata i poreza (EBIT).

Koeficijenti profitabilnosti

Nije moguće izračunati ove koeficijente jer društvo ima gubitke u posljednje tri godine. Pokrivanje troškova prihodima (prihodi podijeljeni troškovima) za društvo iznosili su 0.87 u 2009. godini i 0.86 u 2010.

SWOT ŽICG

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none">Sposobnost za finansijska ulaganja u infrastrukturu sa Vladom i podrškom EU/MFITehnička znanja i vještine	<ul style="list-style-type: none">Velika zavisnost od državnog budžetaIntenzivan radVisoki fiksni troškovi, ali nizak nivo saobraćajaNedostatak dugoročne finansijske održivostiPažnja na tehnički dio a ne na tržište i klijenteVisoki troškovi za zaposlene
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none">Spoljna pomoć za rekonstrukciju i modernizaciju infrastrukturePrivatizacije Luke Bar (da bi se povećao stepen trgovine)Manja ali bolje obučena radna snagaDodatni prihodi (prodaja ranžirnih stanica, optička vlakna duž pruge, prihod od imovine itd)Mogućnost Vlade da garantuje kredite	<ul style="list-style-type: none">Nedostatak novca za trenutno održavanjeKašnjenje u saobraćaju, zatvaranje željezniceNedostatak prihoda po osnovu naplataMonopolistički položaj, zatvoreno tržišteEkonomska situacijaNedostatak novih operatoraNedovršen proces restrukturiranja ŽICG

ŽICG postoji da služi željeznički saobraćaj i mjere koje treba sprovesti da bi se poboljšao nivo usluga, smanjili troškovi prevoza (tako što će se smanjiti zatvaranje pruga i povećati brzina vozova) kao i podsticanje novih operatora da uđu na tržište, neophodni su za njenu dugoročnu budućnost. Samo 7% dostupnih trasa se trenutno koristi, zbog obima putničkog i teretnog saobraćaja.

Društvo prijavljuje da je od Vlade tražilo 18.9 miliona eura za 2011. godinu, ali da je dobilo samo 8.4 miliona eura. Plan rada za 2012. godinu pokazuje da je potrebno 13.9€ za redovno održavanje a da bi se to postiglo na godišnjem nivou potrebno je 9-11 miliona eura državnih sredstava.

Kako nije bilo moguće provjeriti računicu od 13.9€, jasno je da će nedovoljno finansiranje redovnog održavanja dovesti do većeg pogoršanja sistema, što će učiniti skupe projekte na popravkama neizbježnim, a to će dovesti do većih ukupnih troškova i većeg kašnjenja vozova.

UI ne mora da plaća nadoknadu željezničkim društvima. Prema Izjavi o mreži za 2011. godinu, glavna pruga biće zatvorena 5 sati svakog dana da bi se obavili radovi na mostovima a u dijelu kod Mojkovca pruga će biti zatvorena 5.5 sati za generalni remont pruge. Naravno, ŽP gube prihode i zato imaju veće troškove. Ako bi UI morali da nadoknade ŽP, izabrao bi se neki drugi način – po većoj cijeni za UI. Važno je da se ovakave odluke zajednički donose tako da je ukupan trošak za cijelu željezničku porodicu smanjen a da se prihod ŽP održi koliko je to moguće. Ugovori o podjeli prihoda i troškova tada mogu biti mogući. Čini se da ukupna procjena nije rađena.

Kapitalni program

Vlada je u velikoj mjeri uspjela da popravi stanje u željeznici u Crnoj Gori kroz program rehabilitacije i ulaganja. ŽICG trenutno sprovodi šest projekata koji se finansiraju iz EU ili ostalih međunarodnih finansijskih institucija (MFI):

- IPA 07: EU grant za 1 milion eura, za glavni projekat modernizacije pruge Beograd-Bar, koji sprovodi ITALFERR
- IPA 09: EU grant od 5 miliona eura za rehabilitaciju dijela pruge između Trebaljeva i Kolašina (11 km)
- IPA 10: EU grant od 5 miliona eura za rehabilitaciju dijela pruge između Mijatovog kola i Mojkovca (11 km). Ovi radovi su planirani za 2012. godinu.
- EIB: kredit od 14 miliona eura namijenjen za rehabilitaciju između Mijatovog kola i Bijelog Polja (7 miliona eura) i za popravku 16 čeličnih mostova (7 miliona eura). Ugovor je već dodijeljen, a ponude su bile dostavljene za mostove.
- EBRD 1: kredit od 15 miliona eura za hitnu rehabilitaciju željezničke infrastrukture. U toku je od 2007. godine i ubrzo će biti završeno.
- EBRD 2: kredit od 15 miliona eura za razne radove koji se trenutno projektuju. Jedan ugovor za radove je već pripremljen i pregleda ga EBRD, ostali će uslijediti.

Ostali projekti su u začecu – na primjer EBRD 3 se planira. Postoji isto i ugovor o kreditu sa institucijama Češke Republike koji se koristi za trenutnu modernizaciju i elektrifikaciju pruge Podgorica – Nikšić.

2. ŽPCG

U skladu sa Zakonom o željeznici, ŽCG prestala je da postoji u decembru 2008. godine i zamijenile su je dva novoosnovana akcionarska društva: ŽICG za infrastrukturu i ŽPCG za prevoz putnika i tereta. U junu 2009. godine, ŽPCG je reorganizovan u dva odvojena akcionarska društva tako što se odvojio prevoz tereta i postao MonteCargo. Većinski vlasnik je država sa učešćem od preko 87%.

Željeznički putnički saobraćaj uglavnom proizvodi gubitke u regionu Zapadnog Balkana. Sva društva bilježe gubitke i veoma zavise od Vladinih subvencija. U korak sa tim trendom, ŽPCG nije finansijski održiv bez subvencija. ŽPCG saobraća u planinskim terenima gdje nema mnogo saobraćaja, sa malim brojem vozničkih sredstava i produktivnošću upravljača vozovima, što stvara dosta visoke operativne troškove.

Ukupan željeznički saobraćaj u Crnoj Gori opao je za 22% u periodu od 2001-2009, sa 263 miliona saobraćajnih jedinica (izračunatih dodavanjem putnika po km i tone po km) u 2000. godini na 205 miliona saobraćajnih jedinica u 2009. godini. Promijenila se takođe i struktura saobraćaja. Godine 2001. putnički saobraćaj iznosio je 80% ukupnih željezničkih saobraćajnih jedinica, ali do 2009. godine opao je za 50%. Broj putnika se prepolovio u proteklih 10 godina, sa 212 miliona putnika po km u 2001. godini na 101 milion putnika po km u 2009. godini. U poređenju sa regionom, samo Albanija i Kosovo imaju manji ukupni obim saobraćaja od Crne Gore – manji obim saobraćaja dijelom odslikava i malu mrežu i

broj stanovnika. Dodatno smanjenje saobraćaja nastupilo je tokom 2009. i 2010. godine zbog:

- Smanjenja brzine na pruzi Bar-Bijelo Polje- Beograd
- Neredovnih redova vožnje zbog popravki kolosjeka
- Povećanja konkurencije na tržištu prevoza (drumski i vazdušni)
- Nedovoljan broj prikladnih putničkih vagona i lokomotiva (dijelom zbog male brzine što dovodi do niže produktivnosti i neredovnih vozova).

Vozna sredstva koja posjeduje ŽPCG su stara i traže česte intervencije na održavanju. Popis parka vozni sredstava je sljedeći:

- 8 električnih lokomotiva za vučenje
- 1 dizel lokomotiva za vučenje
- 6 dizel lokomotive za manevrisanje
- 5 električnih vozova koji se sastoje iz nekoliko jedinica
- 29 vagona sa sjedištima
- 19 kušet vagona
- 10 spavaćih kola
- 1 restoran
- 9 vagona za prevoz automobila.

Lokomotive su stare u prosjeku po 37 godina i nijedno vozno sredstvo nije kupljeno već 26 godina. Malo manje od 30% putničkih vagona kupljeno je u posljednjih 30 godina a preko 29% je staro 40 ili više godina. Postoji flota of 78 putničkih vagona od kojih je 48 saobraćalo u 2010. godini, prosječne starosti 41 godina. Godine 2009. društvo je uložilo 6.5 miliona eura u kapitalna održavanja i popravke vozni sredstava. Tokom 2010. godine nije bilo kapitalnih popravki dok se planom za 2011. godinu traži 3.3 miliona eura za istu svrhu.

Starost lokomotiva i ne izvršene popravke dovele su do situacije gdje se vozovi otkazaju a druga društva mogu da rade jedino ako iznajme lokomotivu od MonteCarga, to je situacija koja nije održiva ako MonteCargo značajno poveća obim saobraćaja – u svakom slučaju vozni park MonteCarga je sam po sebi star. Sa ovakvim vozni parkom ne može se obezbijediti pouzdanost putničkih usluga.

Tokom 2010. godine, ŽPCG prevezao je 810 000 putnika, sa postignutih 77 miliona putničkih kilometara, uz prosječnu dužinu puta od 95 km. Prihodi su iznosili 3.9 miliona eura ili 5.1 centi po putničkom km. Ukupan prihod za 2010. godinu iznosio je 9.5 miliona eura uključujući državne doprinose za finansiranje obaveze javne usluge (PSO) u iznosu od 2.4 miliona eura.

ŽPCG je po strukturi društvo koje stvara gubitke, uz gubitak od 2.8 miliona eura u 2009. godini. Ako se izuzme prevoz tereta (koji je obavljalo društvo u prvoj polovini godine), gubitak u 2009. godini bi bio 5.3 miliona eura. Društvo je zabilježilo gubitak od 2.7 miliona eura u 2010. godini. Društvo ima 329 zaposlenih. Troškovi za zaposlene iznosili su preko 5.3 miliona eura u 2010. godini što je skoro polovina ukupnih operativnih troškova (uključujući depresijaciju).

Tabela 2: Glavne kategorije prihoda i troškova

	2009	2010
Ukupan prihod	11	9.5
Prihod od prevoza	7.3	3.8
Putnici	4.7	3.8
Prihod od subvencija	0.8	2.4
Ostalo	5.4	3.3
Ukupni troškovi	13.7	12.3
Plate i doprinosi	6.4	5.3
Depresijacija	1.9	1.5

Izvor: ŽPCG, Svjetska Banka

Ako pogledamo neke finansijske koeficijente društva oni pokazuju sljedeće:

Koeficijenti likvidnosti

Tekući koeficijent mjeri sposobnost društva da otplati kratkoročne kredite i u 2008. godini iznosio je 1.16, 0.83 u 2009, a u 2010. godini 0.92.

Likvidna imovina daje precizniju sliku likvidnosti jer ne uključuje zalihe (koje mogu biti sumnjive likvidnosti) i u 2008. godini iznosila je 0.94, u 2009. 0,59 a u 2010. godini 0.85.

Preciznije, likvidna imovina je količina gotovine koja prikazuje stanje između (novac + novčani ekvivalenti) i tekuće pasive. U ovom slučaju, količina gotovine iznosila je 0.45 u 2008. godini, 0.07 u 2009. i 0.38 u 2010. godini. Vidimo fluktuaciju ovog koeficijenta, naročito od 2008 do 2009, vjerovatno zato jer je društvo bilo u procesu strukturalnih promjena u tom periodu.

Koeficijenti solventnosti

Odnos duga prema aktivi predstavlja koliko se ukupne aktive finansira iz duga. Ovaj odnos je iznosio 0.33 u 2008. godini, 0.28 u 2009. i 0.42 u 2010. Ovaj koeficijent pokazuje pogoršanje iz godine u godinu, ali društvo bi trebalo da može da se izbori sa ovim.

Odnos duga prema kapitalu predstavlja koliki procenat kapitala je zadužen. Ovaj koeficijent iznosio je 0.50 u 2008. godini, 0.39 u 2009 i 0.73 u 2010. godini. Ovaj koeficijent pokazuje oštro pogoršanje.

Koeficijenti obezbjeđenja od finansijskog rizika (finansijski leveridž) pokazuje da se poslovanje oslanja na finansiranje iz duga, ukupna sredstva prema akcijama. Uobičajena gornja prihvatljiva granica za ovaj koeficijent je 2:1, u ovom slučaju koeficijent je 1.26:1 za

2008, 1.30:1 za 2009 i 1.37:1 za 2010 godinu. Društvo ima rastuće opterećenje dugom i kao rezultat stalnih godišnjih deficita ovo opterećenje dugom je veliko.

Gore pomenuti koeficijenti su koeficijenti duga i ne možemo da izračunamo koeficijent apsorpcije duga zbog negativnih prihoda prije odbijanja kamata i poreza (EBIT).

Koeficijenti profitabilnosti

Nije moguće izračunati ove koeficijente jer društvo ima gubitke u posljednje tri godine.

Pokrivanje troškova prihodima (prihodi podijeljeni troškovima) za društvo iznosili su 0.80 u 2009. godini i 0.79 u 2010. godini. Da nema finansijske podrške Vlade, ova cifra bi bila ispod 60%.

ŽPCG SWOT

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> • Jedini crnogorski željeznički prevoznik kvalifikovan da pruža putničke usluge • Iskusna uprava sa jasnim shvatanjem tržišta i pravila i politika EU 	<ul style="list-style-type: none"> • Visoko zavisno od sredstava iz državnog budžeta i subvencija • Naslijeđeni problemi starog društva ŽPCG • Neodgovarajuća starost i kvalifikaciona struktura zaposlenih • Nesposobnost praćenja modernih kretanja u putničkom saobraćaju • Smanjenje brzine na relaciji Bar- Bijelo Polje- Podgorica- Beograd zbog stanja na kolosjecima i radova • Radovi na rekonstrukciji što dovodi do kašnjenja • Neodgovarajući kvalitet putničkog smještaja • Stalni finansijski gubici i slab finansijski položaj • Tarife niže za 40% u odnosu na autobuske (i ispod svake cijene) da bi se održalo samo funkcionisanje • Neravnopravan status u pregovaranju sa ŽICG jer ona ne dobija značajan prihod od ŽPCG

Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacija lokomotiva i putničkih vagona (na tenderu) • Otvaranje putničkih usluga Nikšić-Podgorica • Turistički saobraćaj (bez upotrebe automobila) • Dugoročna korist (ali srednjeročni napor) od rekonstrukcije pruge Beograd- Bar • Uspostavljanje cost centara da bi se identifikovale cijene raznih usluga • Uvođenje PSO grantova u vezi sa pokrićem troškova obaveza javnih usluga • Mogućnost dobijanja vladinih garancija za kredite 	<ul style="list-style-type: none"> • Trenutna ekonomska situacija i negativan uticaj ekonomske krize • Konkurencija od drugih prevoznih sredstava (automobil, autobus, avion) • Red vožnje koji ne odgovara putnicima • Nemogućnost prijavljivanja za međunarodne kredite zbog lošeg kreditnog rejtinga • Neodrživ model poslovanja bez podrške Vlade • Moguća konkurencija na šinama i liberalizacija usluga vazdušnog saobraćaja u budućnosti

ŽPCG ima nizak nivo saobraćaja zbog neodgovarajućeg reda vožnje, starih vozničkih sredstava i drumske i vazdušne konkurencije. Nove usluge, poput onih predloženih za Nikšić mogu da budu finansijsko opterećenje za društvo osim ako ga ne finansijski ne podrži Vlada. Uz bolji marketing (ponude čitave željeznice) i mudra ulaganja, količina podrške može se držati pod kontrolom. Ali ako se dozvoli društvu da stalno ima finansijske gubitke, bez podrške, rezultat su prazni vozovi i poslovanje koja propada.

3. MONTECARGO

U junu 2009. godine, ŽPCG se dalje restrukturira i MonteCargo postaje potpuno nezavisno akcionarsko društvo. U oktobru 2009. godine, Vlada je objavila odluku o prodaji kompletnog udjela u društvu (85.4%) ali je tender propao.

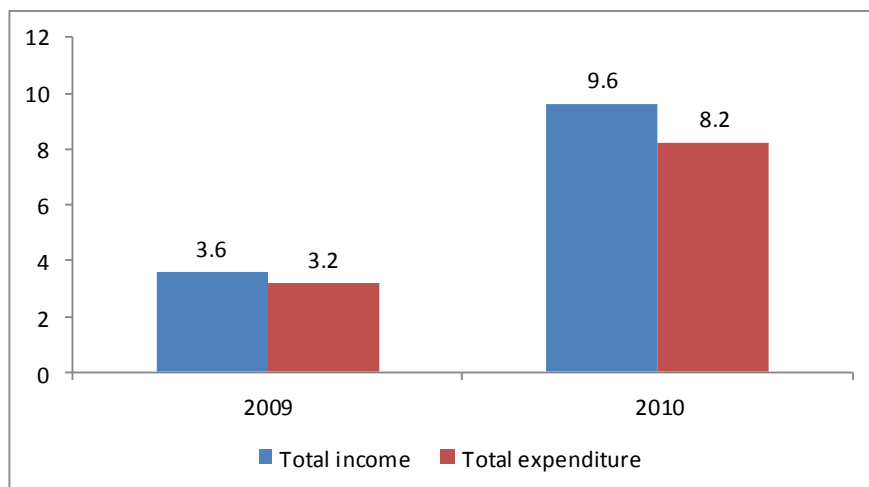
Prevoz tereta zabilježio je veliki rast u godinama prije svjetske ekonomske krize koja je počela 2008. godine. Prevoz tereta se utrostručio sa 51 miliona tona po km u 2001. godini na 186 miliona tona po km u 2008. godini prije nego što je pao na 104 miliona tona po km u 2009. godini i ponovo porastao u 2010. godini na 150 miliona tona po km. Intenzitet teretnog saobraćaja, na 416 saobraćajnih jedinica po trasi u km u 2009. godini bio je jednak jednoj trećini prosjeka EU.

Glavni izvor tereta je Luka Bar, crnogorska glavna morska luka i ključni izlaz ka istočnoj i jugoistočnoj Evropi, koja posebno povezuje susjedne zemlje koje nemaju izlaz na more sa morem i Italijom. Fabrika aluminijuma KAP u blizini Podgorice, rudnici boksita u Nikšiću i Željezara u Nikšiću tri su glavne nacionalne industrije koje se oslanjaju na redovan željeznički saobraćaj i glavni su klijenti MonteCarga, iako se svaki od njih suočio sa ekonomskim poteškoćama prethodnih godina. Pored toga, tranzitni teret iz Albanije i u Albaniju značajno se povećao i tako spojio Podgoricu sa Albanijom preko Skadra. Godine 2009. globalna finansijska kriza i njen uticaj na tržište metalne industrije uticali su negativno i na glavne klijente MonteCarga. Ovo je dovelo do pada od 44% u prevozu tona po km i pada od 52% kada se radi o tonama, sa 1.75 miliona tona u 2008. godini na 0.84 miliona tona u 2009. godini.

Godine 2009., MonteCargo je počeo poslovanje opterećen dugom i sa dovoljno iskusnim radnicima. Sa samo 209 zaposlenih i teretnim saobraćajem od 104 miliona tona po km,

radna produktivnost MonteCarga stajala je na skoro 500 000 saobraćajnih jedinica po zaposlenom, 83% evropskog prosjeka. Finansijski podaci potvrđuju da je društvo bilo profitabilno za nekoliko godina koliko postoji.

Grafik 4: Odnos između ukupnih prihoda i troškova 2009-2010 (u milionima eura)



Prihodima dominira međunarodni saobraćaj kojim se ostvaruje 2.83 miliona eura ili 78% ukupnih prihoda. Ukupni troškovi za zaposlene iznosili su 32% operativnih troškova i 28% ukupnih prihoda. Profit se uvećao 2010. godine na 1.6 miliona eura. Ovi rezultati su premašivali predviđanja društva iz plana poslovanja i to stavlja MonteCargo na bolji položaj u pređenju sa ŽICG i ŽPCG. Najveća prijetnja njegovom operativnom i finansijskom učinku direktno je povezana sa trenutnim stanjem željezničke infrastrukture.

Ako pogledamo neke finansijske koeficijente društva oni pokazuju sljedeće:

Koeficijenti likvidnosti

Tekući koeficijent mjeri sposobnost društva da otplati kratkoročne kredite i u 2009. godini iznosio je 0.45 a u 2010. godini 0.66. Veći koeficijent je pozitivniji tako da se iz godine u godinu vidi napredak. To je dobro jer pokazuje da je društvo u stanju da zadovolji svoje kratkoročne potrebe.

Likvidna imovina daje precizniju sliku likvidnosti jer ne uključuje zalihe (koje mogu biti sumnjive likvidnosti) i u 2009. godini iznosila je 0.44 a u 2010. godini 0.63.

Koeficijenti solventnosti

Odnos duga prema aktivni predstavlja koliko se ukupne aktive finansira iz duga. Ovaj odnos je iznosio 0.25 u 2009. godini i 0.22 u 2010. Ovaj koeficijent pokazuje napredak iz godine u godinu i na relativno je niskom nivou.

Koeficijenti obezbjeđenja od finansijskog rizika (finansijski leveridž) pokazuju da se poslovanje oslanja na finansiranje iz duga, ukupna sredstva prema akcijama. Uobičajena gornja prihvatljiva granica za ovaj koeficijent je 2:1, u ovom slučaju koeficijent je 1.36:1. Društvo nije visoko obezbijeđeno, ali još uvijek ima opterećenje dugom vjerovatno kratkoročno.

Koeficijenti profitabilnosti

Marža operativnog profita jeste mjera onog dijela prihoda društva koji je ostao nakon što su uplaćeni varijabilni troškovi proizvodnje. U slučaju MonteCarga ovaj koeficijent je iznosio 0.11 za 2009 i 0.17 za 2010. godinu.

Prinos na akcijski kapital mjeri efikasnost u stvaranju profita svake jedinice vlasničkog kapitala. Najpoželjniji nivo ovog koeficijenta jeste između 15% i 20%. Za 2010. godinu, ovaj koeficijent za MonteCargo iznosio je 7% ali trebalo bi uzeti u obzir da je to prva čitava godina od kako društvo postoji.

Kao što je već navedeno, veći dio prevoza obavlja se iz Luke Bar i do Luke Bar – najmanje 60% posla MonteCarga. Zvanični podaci o ukupnom saobraćaju u crnogorskim lukama pokazuju pad od 12.7% u prvom kvartalu 2011. godine u poređenju sa prvim kvartalom 2010. godine, tako da ovakavo kretanje može da ometa poslovanje MonteCarga. Ipak, kada uporedimo podatke koje smo dobili, postoji napredak od 2009 do 2010 u količini prevezenog tereta. Sličan trend se nastavlja za veći dio prve polovine 2011. godine, ali uz značajan pad u posljednja dva mjeseca zbog smanjene aktivnosti u kombinatu aluminijuma u Podgorici i rudnika boksita u Nkišiću. .

Jedan od najvećih problema jeste loše stanje gornjeg i donjeg stroja pruge. Pogoršanje željezničke infrastrukture takođe može da ima uticaja na bezbjednost. Postoji i problem vozni sredstava. Od septembra 2009. godine, vozna sredstva MonteCarga čini 18 lokomotiva i 730 teretnih vagona. Od ovih teretnih vagona, samo je 4% starosti manje od 10 godina, a više od polovine prelazi 31 godinu starosti. Prosječna starost lokomotiva je visoka, 71% preko 31 godine a nijedna ispod 20 godina. Ako bismo razmišljali o budućnosti ovo može da bude prepreka razvoja posla. Obnavljanje vozni sredstava je neophodno i mora biti prioritet u budućnosti.

MONTECARGO SWOT

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none">• Zaposleni i produktivnost u radu• Nedostatak dugoročne posvećenosti• Pozitivan finansijski položaj• Bezbjedno poslovanje zbog monopolističkog položaja• Konkurentna cijena prevoza (u poređenju sa ostalim prevoznim sredstvima)• Unaprijeđena organizaciona struktura	<ul style="list-style-type: none">• Stara vozna sredstva u jako lošem stanju• Velika zavisnost od Luke Bar (izvor 60% saobraćaja)• Niska produktivnost flote zbog male brzine i radova na popravci kolosjeka

Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> • Završetak elektrifikacije i popravke pruge Nikšić-Podgorica • Privatizacija Luke Bar može da doprinese razvoju saobraćaja • Povećan tranzit između Albanije i Crne Gore kao i Srbije • Rehabilitacija pruge Beograd- Bar • Nova ulaganja u kapacitete prevoza tereta (najavljen tender za 70 vagona uz mogućnost i za još 50) 	<ul style="list-style-type: none"> • Negativan uticaj finansijske krize • Visoka zavisnost od infrastrukturnih radova • Problemi u kašnjenju na srpskoj strani • Moguća konkurencija na tržištu • Monopolistički položaj koji utiče na brz odgovor na uslove na tržištu • Stalna niska produktivnost zbog tekućih radova na infrastrukturi • Finansijsko stanje ŽPCG

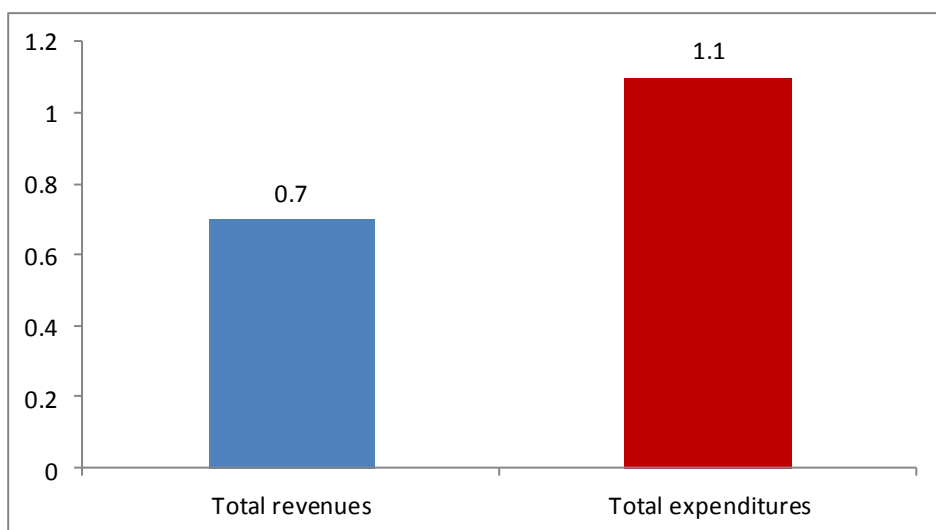
MonteCargo će se suočavati sa konkurencijom tj. sa ostalim prevoznicima tereta u bliskoj budućnosti. Ovo naročito može da utiče na međunarodni saobraćaj i na Luku Bar. Ona će morati da obrati pažnju na marketinšku strategiju i na nivo operativnih troškova i kvaliteta usluga.

4. OŽVS

Održavanje željezničkih voznih sredstava posljednje je društvo koje je restrukturirano iz starog željezničkog sistema Crne Gore. Osnovano je 2011. godine (bilo je dio ŽPCG između 2009. i 2011.) i danas ima 206 zaposlenih. Društvo je državnom vlasništvu sa 85.4% akcija u kapitalu.

Glavni cilj OŽVS jeste održavanje voznih sredstava u vlasništvu ŽPCG i MonteCarga. U trenutnom budžetu OŽVS značajno su prisutni i ukupni troškovi za zaposlene. Oni predstavljaju 86.2% svih troškova tokom prvih šest mjeseci 2011. godine.

Grafik 5: Ukupni prihodi i troškovi tokom prvih šest mjeseci (u milionima eura)



Izvor: ŽPCG

Prihodi OŽVS su ograničeni i zasnovani na zahtjevu željezničkih društava koja saobraćaju u Crnoj Gori. Zbog toga bi otvaranje i veći nivo konkurencije na tržištu trebalo da ima pozitivan uticaj na buduće prihode OŽVS ako se mogu obezbijediti ugovori za održavanje vozova ostalih operatera.

Postoje dva glavna izazova pred OŽVS u bliskoj budućnosti. Prvi se odnosi na starost, strukturu i kvalifikacije zaposlenih. Kompanija ima sve veću potrebu za novozaposlenim i iskusnim inženjerima koji mogu pomoći u budućem radu. S druge strane, OŽVS pruža samo tehničko održavanje i oprema koju koristi je starija od 20 godina. Nova ulaganja u opremu će poboljšati kvalitet usluga i finansijsku održivost u budućnosti.

Radni kapital za kupovinu i održavanje rezervnih djelova voznih sredstava može takođe da bude problem u budućnosti ako društvo odluči da proširi bazu klijenata. Trenutno dva državna željeznička društva obezbjeđuju sredstva za rezervne djelove njihovih voznih sredstava.

OŽVS SWOT

Prednosti	Nedostaci
<ul style="list-style-type: none"> • Vještine i dugo iskustvo održavanja postojeće flote • Prednost željezničkih društava da ulažu u odvojene objekte za održavanje 	<ul style="list-style-type: none"> • Zavisnost od postojećih željezničkih društava • Nedostatak radnog kapitala • Visoki ukupni troškovi za zaposlene kao procenat obrta • Smanjenje broja kvalifikovanih zaposlenih • Stara oprema i nedostatak sredstava za ulaganje • Stvaranje gubitaka
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> • Glavni prioritet jeste da se razvijaju usluge i održavanje željezničkih društava • Diversifikacija baze klijenata • Osnivanje novog sektora (Razvoj) 	<ul style="list-style-type: none"> • Novi operatori prave sopstvene aranžmane • Nedostatak ulaganja u opremu • Nove lokomotive zahtijevaće nova ulaganja u zgrade, opremu, rezervne djelove i vještine • Trentuna ekonomska situacija sa malim obimom saobraćaja • Problemi zapošljavanja (stariji zaposleni i privlačenje novozaposlenih)

OŽVS se suočava sa mnogim izazovima i mora da razvije strategiju koja će obezbijediti dugoročni opstanak kao sredstvo za sve postojeće i potencijalne buduće operatore u Crnoj Gori.

5. POTROŠNJA ENERGIJE

ŽICG je posrednik između snabdjevača električnom energijom (EPCG) i ostalih operatora u željezničkom sistemu. Tarifiranje je složeno a transparentnost principa i izdavanja računa je potrebna da operatori ne bi bili suočeni samo sa krajnjim obračunom troškova za struju nego i sa metodologijom i načinima obračunavanja struje koja je potrošena u željezničkom sistemu. Urađen je kratak pregled da bi se vidjelo da li je cijena struje u Crnoj Gori veća nego u ostalim zemljama.

Tabela: ŽPCG potrošnja električne energije (milioni eura)

		2008	2009	2010
1	Trošak za material, gorivo, struju	2.3	3.3	1.4
2	Trošak za el. energiju	1.3	1.1	0.7
3	Ukupni troškovi	111.0	13.7	12.0
4	Trošak za el. energiju/ukupni troškovi	0.11	0.08	0.06

Troškovi za električnu energiju u ŽPCG vremenom su se smanjili, čineći 11% ukunih troškova u 2008. godini ali samo 6% u 2010. godini. Na ovo je možda uticala činjenica da ŽPCG sve više zavisi od iznajmljivanja lokomotiva od MonteCarga, tako da se pažljivo mora pristupiti poređenjima.

Kada se uzme željeznica u cjelini troškovi za električnu energiju ŽICG vremenom su se smanjili, naročito od 2009. godine. Oni su činili 8% ukupnih troškova u 2010. godini i 7% u prvih šest mjeseci 2011. godine.

Tabela: ŽICG troškovi za električnu energiju (milion eura)

		2008	2009	2010	2011 (prva polovina)
1	Trošak za material, gorivo, struju	2.2	3.3	3.2	1.6
2	Trošak za električnu energiju	0.8	1.9	1.4	0.6
3	Ukupni troškovi	11.0	13.6	18.1	8.7
4	Trošak za električnu energiju/ukupni troškovi	0.07	0.14	0.08	0.07

Napomena: 2011 – šest mjeseci

Poređenje sa ostalim zemljama iz regiona pokazuje da u Sloveniji i Hrvatskoj procenat troškova za električnu energiju u ukupnim troškovima iznosi između 6.7% i 7.9% što je slično trenutnoj situaciji u crnogorskim željezničkim društvima.

Tabela: Trošak za energiju u % u ukupnim troškovima u željezničkim društvima u zemljama u regionu

<i>Troškovi za energiju/Ukupni troškovi</i>	2008	2009
Željeznička infrastruktura (Hrvatska)	6.8%	6.7%
Slovenačka željeznica	7.5%	7.9%

Ova kratka analiza pokazuje da je trošak za električnu energiju za vuču nije ništa veće opterećenje za željeznicu u Crnoj Gori nego što je to u zemljama koje su uzete za poređenje.

IV KOMPATIVNA ANALIZA

Željeznice imaju jedinstvene prednosti: bezbjedno su i čisto prevozno sredstvo sa sjajnim potencijalom da doprinesu razvoju održivog saobraćaja u Evropi. Međutim, željeznički saobraćaj u Evropi morao je da se prilagodi eri puteva i vazdušnog saobraćaja, a to nije bilo lako. Za putnike, željeznica je najkonkurentnija za brze, međugradske usluge srednje udaljenosti, takođe i prigradske usluge kao i za nepakovanu teretnu robu i pomorske kontejnere. Ostale željezničke usluge uglavnom ne stvaraju profit i ulaganje u njih je daleko iza ulaganja u druge vidove saobraćaja.

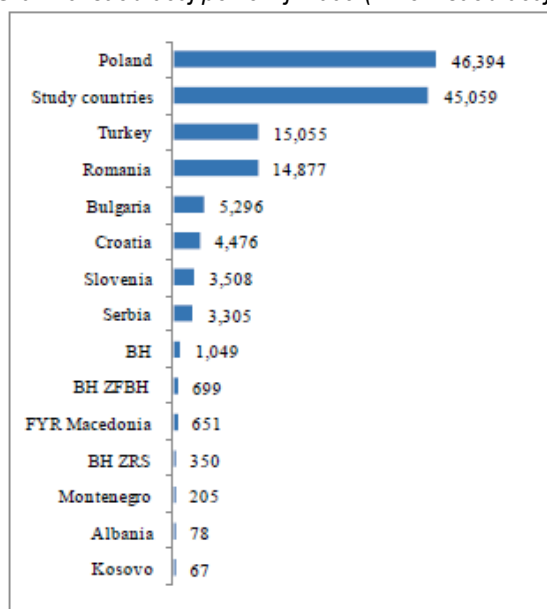
U regionu Zapadnog Balkana sav željeznički saobraćaj opao je mnogo više nego u EU tokom 2005-2009. Saobraćaj u EU skromno je rastao tokom 2005-2008 i opao za 7% u 2009. godini. Saobraćaj na Zapadnom Balkanu opao je za 20% u istom petogodišnjem periodu.

Ni Crna Gora nije izuzetak kada se radi o ovom negativnom trendu. Putnički saobraćaj opao je za 44% u periodu 2001-2004 a ovaj trend se nastavio od 2005-2009 kada je opao za još 21%. Crnogorski gradovi povezani željeznicom nijesu dovoljno veliki da proizvedu dovoljno međugradskog ili prigradskog saobraćaja. Međunarodni saobraćaj ima vazdušnu konkurenciju. U periodu od 2000-2004 zabilježen je porast u teretnom saobraćaju od 72% ali u periodu od 2005-2009 zabilježen je pad od 21%.

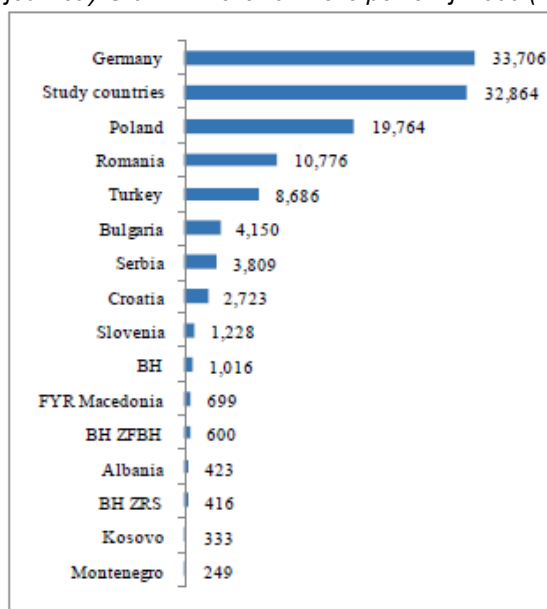
Kao rezultat toga, struktura saobraćaja je promijenjena: 2001. godine putnički saobraćaj iznosio je 80% svih saobraćajnih jedinica ali do 2009. opao je na 50%.

Kada se radi o teretnom saobraćaju, situacija je slična u drugim zemljama – rast u prvoj polovini decenije i pad u drugoj polovini. Izuzeci su Albanija i Kosovo gdje postoji rastući trend tokom decenije.

Grafik 6: saobraćaj po zemlji 2009 (milioni saobraćajnih jedinica) Grafik 7: Veličina mreže po zemlji 2009 (km)



Source: UIC.



Source: UIC.

Pored eksternih uticaja, poput razvoja i povećanja obima saobraćaja ostalih prevoznih sredstava, interni faktori su doveli do smanjenja obima željezničkog saobraćaja: (i) nedostatak ulaganja u željeznički sektor; (ii) podijeljene prekogranične usluge uz kašnjenja na granici; uprkos potpisanom Sporazumu sa Srbijom (iii) očigledna ograničena pažnja prema klijentima; (iv) slaba pouzdanost i tačnost.

4.1. OPERATIVNI UČINAK

Slijedi pregled operativnog učinka državne željeznice da bi se obezbijedio komparativni pokazatelj učinka.

Operativni učinak mjeri se u smislu:

- gustine saobraćaja
- produktivnosti voznog sredstva i
- produktivnosti rada.

Poređenje se pravi tako što se uzme prosjek EU za svaki od ovih pokazatelja iz 2009. godine i podesi se na 100 da bi se uporedilo kakav je učinak svake od odabranih zemalja. Osim toga, ovi pokazatelji će biti predstavljeni za Crnu Goru za 2010. godinu.

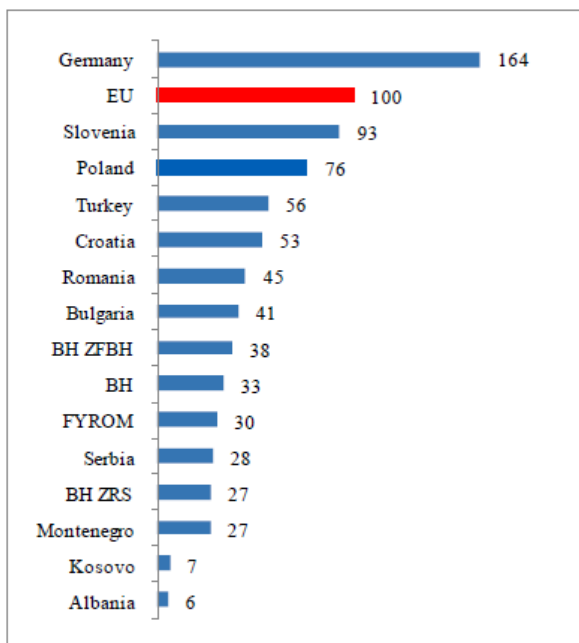
- **Gustina saobraćaja- broj saobraćajnih jedinica po km mreže**

U željezničkim uslugama prosječni kapitalni troškovi po jedinici usluge i operativni troškovi jedinice po trasi-km (održavanje infrastrukture i voznih sredstava, goriva i zaposlenih) opadaju dok obrt raste. Slab saobraćaj predstavlja značajan teret za željeznička društva koja imaju visoke stalne troškove i sprječava postizanje dobrih finansijskih rezultata.

Grafik 8 pokazuje da je ukupna gustina saobraćaja u većini predstavljenih zemalja znatno niža od prosjeka EU.

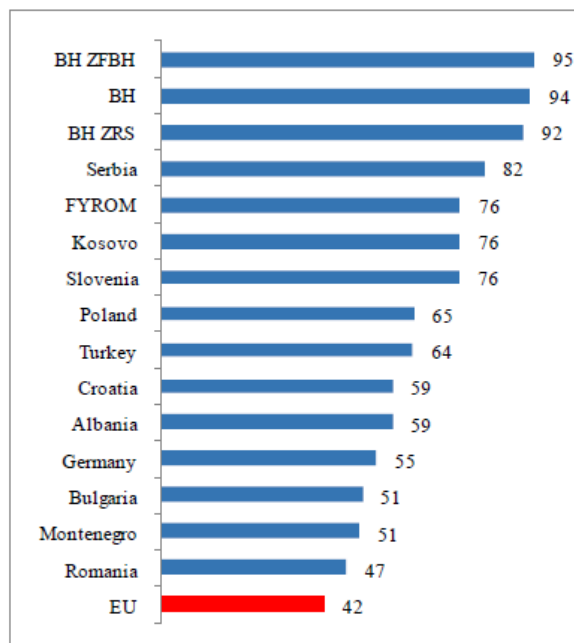
Crna Gora ima gustinu saobraćaja od 27% u poređenju sa prosjekom EU ili apsolutni broj od 823 293 saobraćajnih jedinica po km mreže. U 2010. godini ovaj pokazatelj je iznosio 911 646 saobraćajnih jedinica po km mreže što predstavlja porast od 10.7%. Ovaj pozitivan rezultat nastao je zbog rasta teretnog saobraćaja sa 101 000 tona po km u 2009. godini na 150 000 tona u 2010. godini (44%) dok je broj putnika po km opao za 31%.

Sve zemlje Jugoistočne Evrope imaju udio teretnog saobraćaja u ukupnom saobraćaju veći od prosjeka u EU, jer uslovi za putnički saobraćaj nijesu tako povoljni. Kada se radi o Crnoj Gori, iznosio je 66% u 2010, što je znatno veće od prosjeka EU.



Source: UIC.

Grafik 8: Ukupna gustina saobraćaja, 2009 (EU=100)



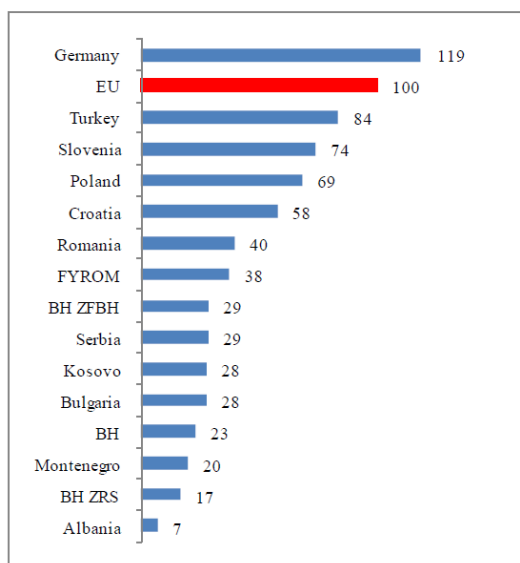
Source: UIC.

Grafik 9: Udio teretnog saobraćaja, 2009 (%)

- **Produktivnost rada – broj saobraćajnih jedinica po zaposlenom koji radi u željezničkom sektoru**

Produktivnost rada, mjerena brojem saobraćajnih jedinica po zaposlenom, koji radi u željezničkom sektoru u Crnoj Gori uglavnom je bila na istom nivou tokom perioda 2005-2009. Produktivnost rada opala je sa 132.154 saobraćajnih jedinica po zaposlenom u 2005. godini na 120.239 saobraćajnih jedinica po zaposlenom u 2009. godini, što iznosi 20% prosjeka EU.

Grafik 10: Produktivnost rada, 2009 (EU=100)



Source: UIC.

Nivoi produktivnosti rada su niski u svim posmatranim zemljama i predstavljaju neuspjeh ili nemogućnost države da prilagodi nivoe zapošljavanja saobraćajnim nivoima decenije. Kada

je došlo do smanjenja rada, to nije značajno povećalo produktivnost rada zbog opadanja saobraćaja.

Sveukupna produktivnost rada ostaje niska i zato predstavlja značajnu finansijsku stegu za željezničke radnike. Postoji značajna razlika u produktivnosti rada po društvima u Crnoj Gori. MonteCargo ima dosta visoku produktivnost rada u poređenju sa ŽPCG i ŽICG koji imaju niži nivo produktivnosti zbog različitih poslovnih funkcija.

Tabela 3: Produktivnost rada u ŽPCG i MonteCargo

	<i>Godina</i>	<i>Zaposleni</i>	<i>Saobraćajne jedinice</i>	<i>Produktivnost rada</i>
MonteCargo	2009	209	104 (tona-km)	497,608
ŽPCG	2009	744	101 (putnika-km)	135,741
	2010	514	77 (putnika-km)	149,805

Tabela 4: Produktivnost rada u ŽICG

	<i>Godina</i>	<i>Zaposleni</i>	<i>Dužina mreže (km)</i>	<i>Zaposleni/km</i>
ŽICG	2009	973	249	3.91
	2010	885	249	3.55

Produktivnost u ŽPCG porasla je za 9.4% u 2010. godini zbog smanjenog broja radnika. Iz istog razloga porasla je i produktivnost rada u ŽICG za 10% iste godine.

Unutrašnji faktori za poboljšavanje intenziteta saobraćaja i produktivnosti rada prilagođeniji su zaposlenima i ulaganjima u očuvanje rada gdje god je to moguće, ali spoljašnja poboljšanja zavisiće od porasta saobraćaja koji dolazi iz Luke Bar i od povećanja trgovine sa susjednim zemljama.

- **Produktivnost voznih sredstava – produktivnost putničkih vagona, teretnih vagona i lokomotiva**

Produktivnost voznih sredstava za sve posmatrane zemlje u svim kategorijama (putnički vagoni, teretni vagoni i lokomotive) znatno je ispod prosjeka EU. Uopšte, na produktivnost voznih sredstava utiče niska dostupnost flote, a pogotovo starost i pouzdanost postojeće flote. Operativna flota je zapravo dio ukupne flote. Godine 2009, u Crnoj Gori je samo 47% voznih sredstava bilo ispravno od ukupnog voznog parka, i tom raspoloživom flotom se saobraćalo. Ovo pokazuje visok nivo imobilizacije zbog činjenice da velikom dijelu voznih sredstava ističe rok trajanja, sa prosječnih 35 godina starosti. Tako može biti i da je flota voznih sredstava prevelika za današnje saobraćajne uslove tako da se mnoge jedinice ostavljaju nepopravljene.

Pregled operativnog učinka predstavljen je u tabeli. Može se vidjeti da Crna Gora u odnosu na ostale posmatrane zemlje ima dosta slabiji učinak po većini pokazatelja.

Tabela 5: Pregled operativnog učinka (EU 27=100), 2009

Country	Traffic Density	Productivity				Average
		Coach	Wagon	Locomotive	Labor	
Turkey	56	100	89	109	84	88
Croatia	53	85	64	68	58	66
FYR Macedonia	30	34	61	47	38	42
Romania	45	48	31	29	40	39
Bulgaria	41	41	30	34	28	35
Serbia	28	18	49	38	29	32
Kosovo	7	51	36	28	28	30
Montenegro	27	36	24	24	20	26
BH	33	8	35	24	23	25
Albania	6	9	14	5	7	8

Sources: UIC, Kosovo Railways; World Bank calculations.

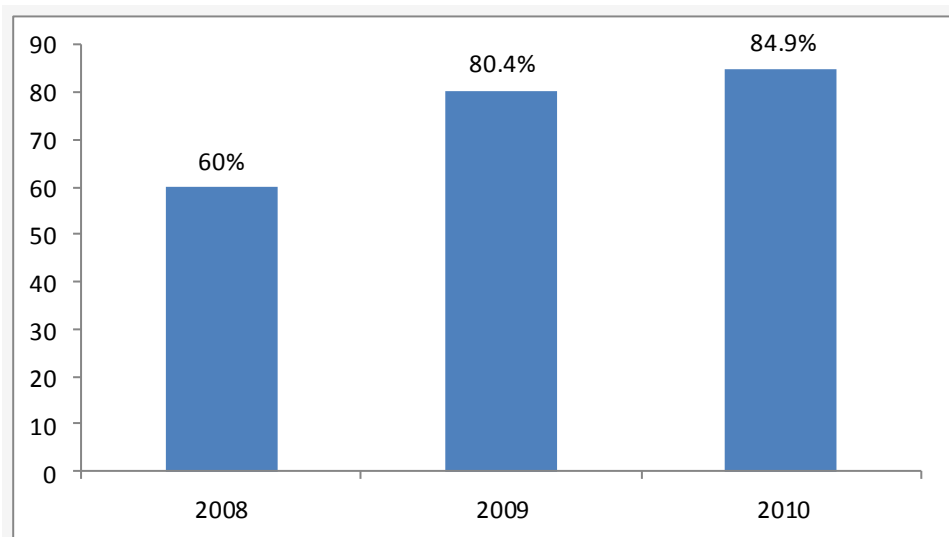
1.2 FINANSIJSKI UČINAK

- i. Finansijski učinak državne željeznice čini nekoliko pokazatelja da bi se obezbijedio komparativni pokazatelj učinka:
- ii. koeficijent nadoknade troškova, definisan kao stepen pokriva ukupnih operativnih troškova sa ukupnim prihodom, uključujući pomoć države;
- iii. koeficijent održivosti, definisan kao koeficijent komercijalnog prihoda podijeljen ukupnim operativnim troškovima;
- iv. troškovi rada po zaposlenom;
- v. pokazatelji ukupnih troškova za zaposlene - ukupni troškovi za zaposlene kao procenat ukupnih operativnih troškova i kao procenat operativnog prihoda koji ne obuhvata pomoć države;
- vi. dva pokazatelja vladine pomoći željezničkom sektoru (državni doprinosi zaposlenim po saobraćajnoj jedinici i državni doprinosi kao procenat BDP).
- vii. ulaganja u željezničku infrastrukturu (ukupna kapitalna ulaganja u željezničku infrastrukturu po kolosjeku po km u eurima).

• Koeficijent nadoknade troškova

Koeficijent nadoknade troškova u datim zemljama pokazuje da je većina zemalja nesposobna da pokrije operativne troškove sa ukupnim prihodom, čak i u slučajevima kada je uključena finansijska pomoć države. Koeficijent nadoknade troškova za ŽICG u 2008. godini iznosio je 60% što je nizak novo, a u 2009. godini koeficijent nadoknade troškova porastao je na 80%, dok je u 2010. godini iznosio 85% ali je još uvijek ispod 100. Za ŽPCG ovaj koeficijent je u 2009. godini iznosio 80% a u 2010. bio je 79%.

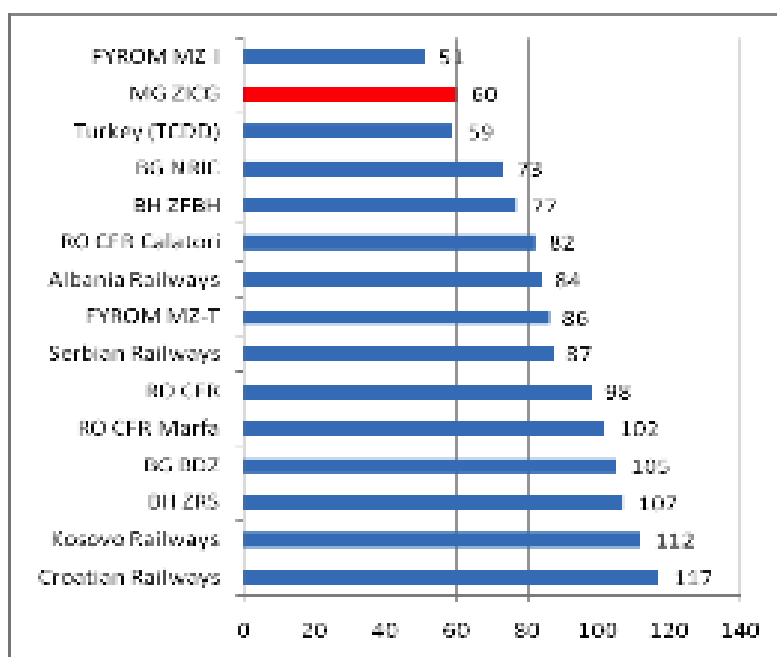
Grafik 11: Koeficijent nadoknade troškova ŽICG



Izvor: ŽICG Godišnji izvještaji

Napomena: NTU proračun

Grafik 12: Koeficijent nadoknade troškova, 2008 (%)



- **Koeficijent održivosti**

Koeficijent održivosti u datim zemljama pokazuje da skoro sve zemlje ne mogu da pokriju operative troškove od komercijalnih prihoda. Ovaj pokazatelj za ŽICG za 2008. godinu je 37.5% što stavlja društvo na nižu poziciju u odnosu na date zemlje. Godine 2009., ovaj pokazatelj iznosio je 37.4% a u 2010. opao je na samo 32.6%.

Grafik 13: Koeficijent održivosti, 2008 (%)

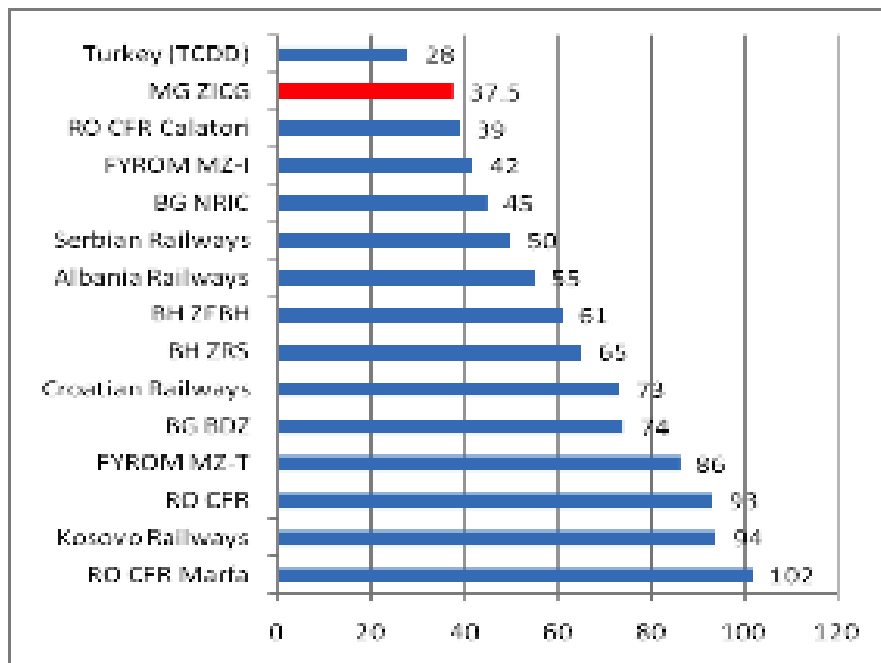


Tabela 6: Koeficijent održivosti za ŽICG

	Godina	Operativni troškovi (u milionima eura)	Komercijalni prihod (u milionima eura)	Koeficijent održivosti %
ŽICG	2008	20.5	7.7	37.5
	2009	21	7.2	34.3
	2010	18.12	5.93	32.6

Napomena: Komercijalni prihod – ukupni operativni prihod (ne uključujući državne doprinose)
Izvor: Finansijski izvještaj ŽICG za 2008, 2009 i 2010

Koeficijent održivosti za ŽPCG u 2009. godini bio je 74%, a u 2010. 60%, kao rezultat porasta ukupnih operativnih troškova s jedne strane i pada komercijalnog prihoda s druge strane.

Tabela 7: Koeficijent održivosti u ŽPCG

	Godina	Operativni troškovi (u milionima eura)	Komercijalni prihod (u milionima eura)	Koeficijent održivosti %
ŽPCG	2009	13.7	10.2	74.5
	2010	11.9	7.1	59.7

Izvor: Izvještaj revizora u ŽPCG za 2010

- **Pokazatelji ukupnih troškova za zaposlene**

Visoki troškovi za zaposlene predstavljaju veliko opterećenje za željeznička društva. Ako uzmemo da su troškovi za zaposlene jednaki ili manji od 30% što je razuman parametar za udio troškova za zaposlene u ukupnim operativnim troškovima ili operativnim prihodima (kako navodi Svjetska Banka), većina datih zemalja ima velike troškove rada.

Grafik 15: Troškovi za zaposlene kao procenat troška 2008
 Grafik 16: Tr. Za zaposlene kao procenat operativnog opetavnog prihoda 2008

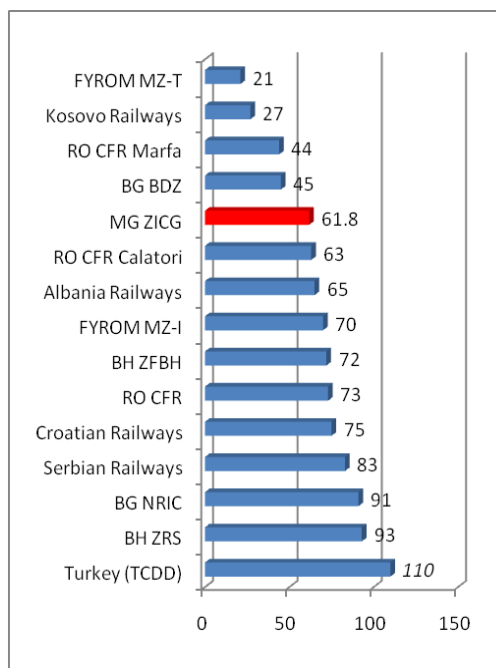
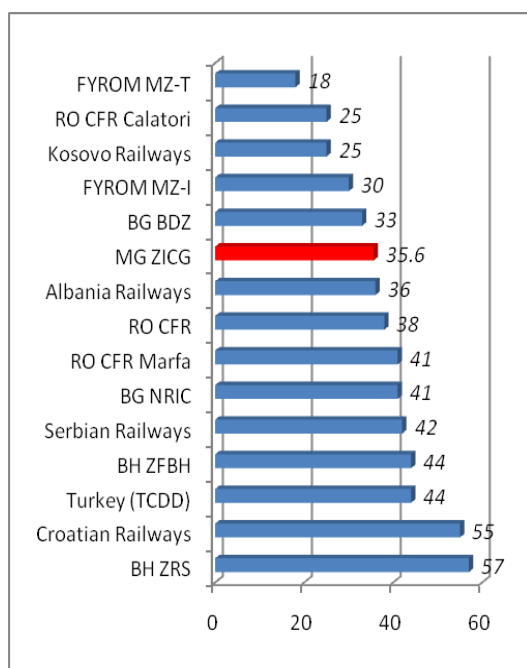


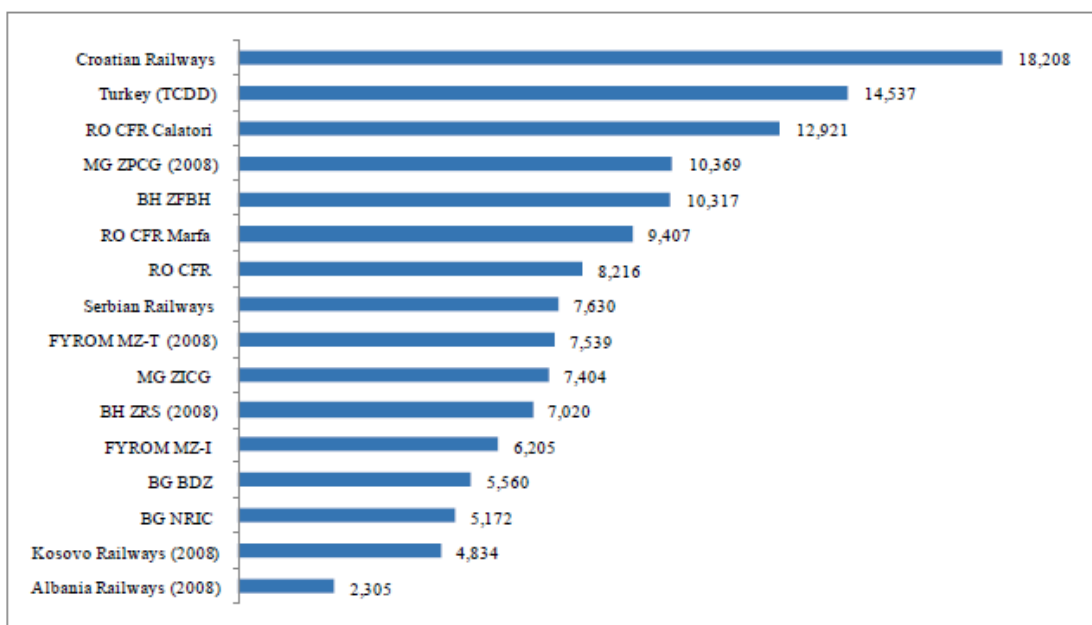
Tabela 8: Pokazatelji ukupnih troškova za zaposlene u ŽPCG

ŽPCG	Troškovi za zaposlene (u milionima eura)	Operativni troškovi (u milionima eura)	Operativni prihod (u milionima eura)	Operativni prihod, bez pomoći iz budžeta (u milionima eura)
2009	6.4	13.7	10.9	10.2
2010	5.9	11.9	9.5	7.1

ŽPCG	Troškovi za zaposlene/operativni troškovi	Troškovi za zaposlene/operativni prihodi	Operativni prihod/troškovi za zaposlene, bez pomoći iz budžeta (u milionima eura)
2009	46.7%	58.7%	62.7%
2010	49.6%	62.1%	83.1%

Cijena rada po zaposlenom u 2010. godini za ŽPCG iznosila je 11 582 eura a za ŽICG iznosila je 7 782 eura, malo veća nego u 2009. godini.

Grafik 17: Cijena rada po zaposlenom, 2009 (euri)



Source: State rail companies.

- **TAC (naplata za pristup kolosjeku) pokazatelji (udio ukupnih troškova nabavke za infrastrukturu pokriveni su naplatama za infrastrukturu)**

Troškovi za pristup infrastrukturi obično ne pokrivaju punu cijenu nabavke za infrastrukturu a da bi se ekonomičnije pokrili troškovi potrebno je mnogo napora. Udio operativnih troškova željezničke infrastrukture koji pokriva TAC razlikuje se od zemlje do zemlje. Za Crnu Goru udio ukupnih operativnih troškova koji su pokriveni naplatama za korišćenje infrastrukture iznosio je 13.4% za 2009. i 10.8 % za 2010. godinu.

V DUGOROČNA FINANSIJSKA ODRŽIVOST ŽELJEZNIČKOG SEKTORA

Ključno pitanje u okviru analize dugoročne finansijske održivosti željezničkog sektora u Crnoj Gori jeste da li država odvaja dovoljno sredstava željezničkom sektoru i kako trenutan nivo državnih sredstava i subvencija može da pomogne željezničkom sektoru.

U proteklih nekoliko godina, od kad je počeo proces restrukturiranja željezničkog sektora, društva poput ŽICG i ŽPCG veoma su zavisila od državnih sredstava i doprinosa. S obzirom na preovlađujuće tehničke i tržišne uslove za željeznicu u Crnoj Gori, ovo ne iznenađuje. Višak koji je zarađen na teretnom saobraćaju ne može se više koristiti za putnički ili u druge svrhe. Ovo će pomoći razvoj teretnog sektora na duge staze ali takođe će nositi sa sobom i postojeće finansijske teškoće.

U skladu sa ovim, ključno pitanje je vezano za efikasnost raspodjele postojećih sredstava – glavni cilj i očekivani ishod. Zbog ekonomske situacije i nedavne krize, država još nije u mogućnosti da obezbijedi iznos sredstava koji traže željeznička društva. Na primjer, u 2010. godini ŽICG je primila 50% traženog iznosa i 65% u 2011. godini. Ovakva situacija pokreće pitanje stvarnih potreba društva u okviru željezničkog sektora i stvarnih efekata državnih doprinosa dugoročno. Da li se državna sredstva koriste samo da se pokriju troškovi za zaposlene u svakom društvu i gdje je tu ekonomska logika?

Naravno ovo nije slučaj ali na mnogo pitanja se mora odgovoriti. Na primjer, putničke usluge direktno dobijaju subvencije od oko 3 miliona eura po putniku a pored svega tu su i skrivene subvencije jer je društvu dozvoljeno da ne plaća naplatu za pristup infrastrukturi. Koja je komparativna prednost željeznice u domaćim putničkim uslugama? Koje su najvažnije usluge i koje zaslužuju pomoć Vlade? Kako bi se mogle ostvariti potencijalne prednosti putničkih usluga (brzina, udobnost i niske cijene)? Cijena karata za vozove su jeftinije od autobuskih samo zato što željeznica mora da zadrži funkcionalnost. Troškovi pružanja željezničkih putničkih usluga na sadašnjem nivou saobraćaja veći su nekih 70% od sadašnjih cijena karata, kako je i prikazano (Prihod od 7.1 miliona eura 2011. godine u poređenju sa troškovima od 11.9 miliona eura). Niskobudžetnost se može ostvariti samo uz velik obim koji ne postoji u Crnoj Gori.

Slično je i sa željezničkom infrastrukturom. Moralo bi da bude četiri puta više saobraćaja u željeznici za upotrebu infrastrukturnih kolosjeka da bi se dostigao prosjek EU. Ovo nije jednostavno postići kratkoročno do srednjoročno. Dugoročno, visoke cijene goriva mogu da dovedu do povećanja obima saobraćaja, naročito teretnog i za sljedećih pet godina može se pretpostaviti da će niska cijena za korišćenje infrastrukture uvećati dobit po saobraćajnoj jedinici.

Sljedeći problem je kako očuvati željeznicu u očekivanju da će njena vrijednost rasti dugoročno. Ovo je jedino moguće uz podršku Vlade ili uz povećanje prihoda od aktivnosti.

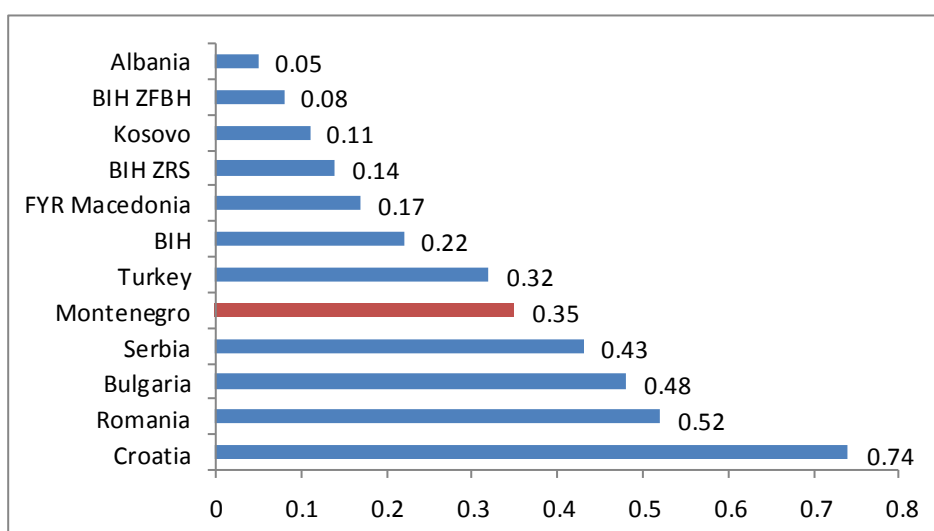
Pokazatelji vladine pomoći željezničkom sektoru – Doprinosi države zaposlenima u željeznici po saobraćajnoj jedinici i državni doprinosi kao procenat BDP

Državni doprinosi željezničkom sektoru prisutni su u nekoliko oblika: Države obezbjeđuju sredstva za kapitalna ulaganja u vozna sredstva i u infrastrukturu, sredstva za održavanje infrastrukture i popravke, naknade za obaveze pružanja putničkih usluga (PSO) i za otplatu dugova željezničkih društva. Državni doprinosi željezničkom sektoru za zemlje koje nijesu članice EU a koje su uzete u razmatranje radi analize značajno se razlikuju od onog što je dozvoljeno prema pravilima državne pomoći EU (mjere koje su vezane za pomoć pri

restrukturiranju mogu biti raznog oblika, u vidu smanjenja kapaciteta ili prisustva na tržištu ili smanjenja barijera pri ulasku; nove instrukcije pojašnjavaju da zemlja korisnik mora da stvara stvarne doprinose u odnosu na cijenu restrukturiranja; za mala i srednja društva doprinosi trebaju da iznose najmanje 25 % cijene restrukturiranja, za srednja društva 40%, a za velika društva procenat se uspostavlja od slučaja do slučaja, ali bi u većini slučajeva trebao da iznosi najmanje 50%). Još uvijek ne postoji jedinstvena metodologija koja računa nivo državnih doprinosa željezničkom sektoru u EU, ali još uvijek postoji na nacionalnom nivou i na osnovu nacionalnih odluka. Na primjer, u UK, prihodi od putničkog saobraćaja pokrivaju samo nekih 50% troškova ali cilj Vlade jeste da se prihodi uvećaju na 75%.

U Crnoj Gori, državni doprinosi kao procenat BDP povećali su se u 2010. godini u poređenju sa 2009. godinom, sa 0.35% na 0.39%. Prema prethodnoj analizi unutrašnjih finansijskih učinaka ključnih željezničkih društava koja dobijaju državna sredstva, čini se da postoji stalni napredak po pitanju nivoa državnih subvencija željezničkom sektoru u budućnosti.

Grafik 18: Državni doprinosi kao procenat BDP, 2009



Izvor: Svjetska Banka, Crnogorska željeznička društva
Napomena: NTU proračun

Državni doprinosi za željeznički sektor u Crnoj Gori i odgovarajući pokazatelji dati su u sljedećoj tabeli:

Tabela 9: Državni doprinosi (€'000)

	2009	2010
Državni doprinosi	10,520	12,000
ŽPCG	820	2,400
ŽICG	9,700	9,600
Euro,cent/saobraćajna jedinica	5.1	5.3
% BDP	0.35	0.39

Ako se državni doprinosi posmatraju kroz pokazatelj euro cent/saobraćajna jedinica, situacija je više nego alarmantna. Prema Svjetskoj Banci, nijedna od zemalja Jugoistočne

Evrope nema doprinose veće od 0.1 cent po saobraćajnoj jedinici ali crnogorska brojka je 50 puta veća. Problem je taj što se ipak čini da je ta brojka ispod potreba za finansijskom održivošću željezničkih društava. Procenat državnih doprinosa za željeznički sektor BDP-a je u sredini u poređenju sa ostalim zemljama, ali doprinosi željeznice za ekonomiju su relativno mali.

Ulaganja u željezničku infrastrukturu

Željeznička mreža zahtijeva stalna ulaganja i popravke kako bi se održao i poboljšao kvalitet usluge i bezbjednosti. U poređenju sa ostalim zemljama u regionu u Crnoj Gori je nivo ulaganja nizak.

Prema praksi EU počev od 2008. godine, EU pokušava da standardizuje nivo i ciljeve pomoći države željezničkom sektoru. Prema Instrukcijama Zajednice o državnoj pomoći za željeznička društva, država može da pokrije sljedeće troškove (osim naknade za putničke usluge):

- Finansiranje infrastrukture
- Kupovina ili obnova putničkih vozničkih sredstava
- Odbijanje duga
- Restrukturiranje aktivnosti željezničkog teretnog saobraćaja
- Koordinacija saobraćaja.

Empirijske studije o efikasnosti državne pomoći u poboljšavanju efikasnosti željeznice ukazuju na sljedeće po pitanju željezničkog sektora:

1. efikasnost zavisi od državne pomoći
2. pozitivno je povezana sa nivoom pomoći a negativno sa količinom pomoći (pomoć podijeljena sa ukupnim operativnim troškovima).

Ako uzmemo cifre za crnogorska željeznička društva od 2008 do 2009, sveobuhvatna pomoć države raste, što pozitivno utiče na efikasnost, ali raste i količina pomoći a to ima negativan uticaj na efikasnost državne pomoći.

Trend količine pomoći suprotan je trendu u zemljama EU. Prosječan nivo količine pomoći u ŽICG Crna Gora za date godine odgovara prosjeku EU za 2000. godinu.

Uopšte, zemlja sa malom količinom pomoći sklonija je pokretanju više ulaganja od zemlje koja ima veću pomoć.

Privatni sektor može biti uključen kroz PPP model i tako može da finansira uređenje, nabavku i održavanje infrastrukture ili vozničkih sredstava. Odsustvo pozitivnih tokova prihoda čini ovo rješenje neprikladnim za crnogorski željeznički sektor za razliku od teretnih usluga. Za putničke usluge i usluge infrastrukture, privatni sektor bi trebao da bude refundiran od strane države.

Činjenica da je željeznički sektor u Evropi zasnovan na državnim doprinosima nije sama po sebi opravdanje državnih doprinosa. Oni mogu biti opravdani na osnovu ekonomske, socijalne ili ekološke efikasnosti. Da bi se opravdao nivo planiranih sredstava, regulatorno tijelo mora da uzme u obzir nivo ekonomije obima koja je potrebna da se pokriju planirani troškovi kao i nivo PSO pomoći od Vlade. Na primjeru Crne Gore, ovi koraci moraju da budu urađeni u budućnosti.

SWOT ANALIZA ŽELJEZNIČKOG SISTEMA U CRNOJ GORI

Prednosti	Mane
<ul style="list-style-type: none"> • Luka Bar kao sigurna saobraćajna baza • Dio koridora između Italije i Rumunije • Profesionalni upravljači infrastrukturom i operatori, društvo za održavanje voznih sredstava 	<ul style="list-style-type: none"> • Loše stanje kolosjeka i usluga • Jedna pruga tako da popravke imaju negativne uticaje na sam saobraćaj • Planinski teren – brzina ostaje mala • Nedostatak veze sa zapadom – Bosna i Hrvatska • Još uvijek slaba Direkcija za željeznice • Nedostatak saobraćajne i finansijske održivosti • Željeznica paralelna sa magistralnim putem
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajući put ka sjeveru • Mogućnost novih putničkih i teretnih operatora da bi se pojačao saobraćaj 	<ul style="list-style-type: none"> • Ako je regulisanje slabo, troškovi rastu i konkurencija nije efikasna • Starija radna snaga • Očekivana liberalizacija vazdušnog saobraćaja umanjuje broj međunarodnih putnika u željezničkom saobraćaju • Fragmentacija industrije zahtijeva liderstvo

Slika je pomiješana, ključne prednosti su neuočljive zbog loših uslova na kolosjecima, teškoće da se pruga popravlja a da se ne ometa saobraćaj i generalo niska tražnja željezničkih usluga. Budući saobraćaj preko Luke Bar mogao da bude odlučujući za dugoročnu održivost željezničkog sistema.

VI BUDŽET ZA 2012. GODINU

Svrha poglavlja

Detalnija analiza finansijskih potreba željezničkih privrednih društava radi pripreme budžeta Vlade za 2012. godinu, kako bi se opravdala zahtjevana sredstva za Željezničku infrastrukturu i Željeznički prevoz Crne Gore.

Principi

Jedan od mogućih primjenljivih principa je princip u sektoru puteva. Država izdvaja sredstva za godišnje održavanje i dobija prihode od korisnika puteva u vidu naplata ili poreza za korisnike. Princip je u skladu sa evropskom i crnogorskom politikom i jednak je u vidu konkurencije.

Za putničke usluge, novi nacrt zakona, zasnovan na praksama EU, u kome se definiše pomoć za operacije koje stvaraju gubitak, mora obezbijediti putem ugovora o pružanju javnih usluga (PSC) nadoknadu obaveza pružanja javnih usluga (PSO). Obaveza se mora jasno iskazati kao i visina nadoknade za dodijeljeni ugovor.

Infrastruktura

Plan rada ŽICG za 2012. godinu, govori da je za redovno održavanje infrastrukture, potrebno 13.9 miliona eura godišnje. Izvjesno je da će prihod koji će oni dobijati za korišćenje kolosjeka iznositi 2.6 miliona eura (vidjeti niže). Planirani dodatni prihod je milion eura od drugih izvora, na primjer od nedavno postavljenih kablova sa optičkim vlaknima. Na osnovu toga, pomoć od 10.3 miliona eura (13.9-3.6=) za 2012. godinu jeste opravdana, a to je brojka koja je 6.2% veća od brojke iz 2009. godine.

Putničke usluge

Ovaj izvještaj preporučuje da putnička društva plaćaju iste iznose za korišćenje (pristup) infrastrukturi kao i sva ostala željeznička društva. Za to postoje dva razloga:

- Sadašnji sistem, gdje ŽPCG plaća samo 1% naknade, koja se naplaćuje ostalim željezničkim društvima koja pružaju slične usluge, jeste protivno pravu EU i sprječava konkurenciju po jednakim osnovima. Svi putnički operatori moraju da imaju pristup po istoj cijeni.
- Kada putnički operator izdvaja sredstva za naknadu za korišćenje trase, tada će upravljač infrastrukture posmatrati putničkog operatora kao ravnopravnog klijenta.

Pomenuti pristup može povećati za oko 600 000 eura troškove putničkog operatora, i može se posmatrati kao podrška, koja stiže od države u obliku PSO. ŽP će onda morati da plaća za infrastrukturu na isti način kao i MonteCargo. Ovo treba da bude dio Izjave o mreži ŽICG za 2013. godinu. To je uključeno u procijenjeni prihod za infrastrukturna društva (od 1.9 miliona do 2.6 miliona).

Prema nacrtu novog zakona o željeznici, svaka obaveza javnih usluga mora da se definiše a ugovori o javnim uslugama moraju da se pripreme kako bi se ispunile obaveze.

Prema pravilima EU koja se takođe primjenjuju u Crnoj Gori prema nacrtu novog zakona o željeznici, PSO ugovor o pružanju putničkih usluga mora da se izračuna i da obuhvati sljedeće:

1. Troškove za zaposlene (za one koji pružaju usluge)
2. Naknada za pristup infrastrukturi
3. Trošak za struju
4. Održavanje i popravka voznih sredstava
5. Fiksni troškovi
6. Povraćaj za kapital

Obračuni mogu biti zasnovani na bruto troškovima (država zadržava prihod i plaća ukupne obračunate troškove) ili na neto troškovima (društvo zadržava prihod i tako država plaća manje). S obzirom na uticaj tekućih radova na rehabilitaciji infrastrukture, koji imaju nepredviđeni uticaj na prihod od putničkih usluga, može se desiti da se pojave ugovori o bruto troškovima na glavnoj pruzi u početnim godinama, ali ugovor o neto troškovima bi se bolje primjenjivao na buduće usluge vezane za relaciju Podgorica – Nikšić, kada se završe radovi na infrastrukturi i nabave novi vozovi.

U Crnoj Gori obaveza o pružanju javnih usluga, još uvijek nije precizno definisana. Predlaže se da realni redovi vožnje moraju biti napravljeni za tri različite putničke usluge koje će privući putnike sa povoljnim cenama usluga. Na kraju, Vlada mora da odluči da li želi te usluge ili ne:

1. Podgorica – Bijelo Polje (struja, pozivi na posredničkim tačkama kako je i opravdano)
2. Podgorica – Bar
3. Nikšić – Podgorica (sa nekim ljetnjim uslugama prema Baru).

Željeznički prevoz i Željeznička infrastruktura za pružanje usluge od javnog interesa, moraju razviti red vožnje i operativni plan uz saglasnost Vlade, jer će se ugovor sklapati sa Vladom a ne sa Direkcijom za željeznice. Jedan aspekt o kom će se morati razgovarati jeste broj stajališta na stanicama, jer svako stajalište koje može da se eliminiše daje tri minuta uštede vremena za putovanja a takođe smanjuje i troškove upravljanja vozom što čini putničke usluge konkurentijim.

U budžetu za 2012. godinu, za ovo nema vremena, tako da će generalna pomoć biti potrebna još jednu godinu prije nego što PSC stupi na snagu. U 2010. godini, ŽPCG je zaradila 7.1 milion eura (4 miliona eura od putnika) ali je potrošila 12.3 miliona eura. Od ovog deficita od 5.2 miliona eura, manje od pola (2.4 miliona eura) nadoknadila je Vlada. Ako ŽPCG nema sredstava, tada će buduće OVŽS, održavanje željezničkih voznih sredstava, biti izloženo riziku. Kontrola troškova, pravilne procedure za naknadu štete i pomoć grantova kao i dodatni prihod neophodni su za stabilizaciju stanja. Glavna preporuka ŽPCG odnosi se na ideju da Vlada treba da pokriva troškove investicionog održavanja, sve dok se ne uspostavi sistem ugovora o javnim uslugama.

Putničko društvo primilo je 2.4 miliona eura u 2010. godini a tome se može dodati 600 000 eura koji su bili potrebni za naplatu pristupa ŽICG. Jasno je da je društvo tražilo 3.9 miliona eura za 2012. godinu. Ovo zaslužuje podršku, jer će od svih brojki koje se javljaju 3 miliona eura biti opravdano da bi se podrška za 2010. godinu održala efektivnom, dok će veći iznos umanjiti obim budućim finansijskih obaveza društava. Do 2013. godine, obaveze o pružanju javnih usluga (PSO) bi mogle biti definisane kao i pregovori o potpisivanju ugovora o pružanju javnih usluga (PSC), što će biti uslov za poravnanjem u 2012. godini.

VII KLJUČNE PREPORUKE

General

1. Niska produktivnost dolazi od malog obima saobraćaja, starih voznih sredstava, male brzine i dužine zatvaranja pruge zbog stalnih popravki ili radova na elektrifikaciji. Finansijski gubici predstavljaju veliko opterećenje za Vladu i sa malim obimom saobraćaja željeznica ne doprinosi ekonomiji onako kako bi trebala. Industrija je podijeljena na upravljače infrastrukturom i željeznička društva, zajednički napor je potreban da se prevaziđu postojeći problemi. Ove preporuke su napravljene prema najodgovornijem tijelu, ali Direkcija za željeznice je ta koja će imati ključnu ulogu u njihovom sprovođenju.

Ministartstvo saobraćaja i pomorstva

2. Pomoć države je neophodna, za usluge prevoza putnika, što znači da se obaveze o javnim uslugama moraju finansirati na osnovu ugovora prema obračunatim troškovima koji obuhvataju smanjenje voznog parka, naknadu za pristup kolosjeku i očekivani profit. Dugoročni cilj u finansiranju infrastrukture trebao bi biti da to ne košta državu više nego finansiranje ekvivalente putne mreže.
3. Za budžet 2012. godinu, iznosi preporučeni u Poglavlju VI potrebno je da se usvoje ali samo pod uslovom da u 2013. godini postoje odgovarajući zahtjevi za finansiranjem, koji su potpuno opravdani prema kriterijumima koje određuje Direkcija za željeznice uz konsultacije sa Vladom.
4. Za putničke usluge, godišnji ugovori sa državom moraju biti pripremljeni na nivou subvencija, koje su jasno povezane sa definisanom obavezom javnih usluga. Pilot ugovor o javnim uslugama mogao bi se dodijeliti za putničke usluge za prugu Podgorica-Nikšić nakon što se ona završi i nakon što se nova vozna sredstva nabave.

Direkcija za željeznice

5. Različite uloge Direkcije za željeznice moraju se u potpunosti razvijati – ekonomske regulative, regulative o bezbjednosti kao i praćenje i razvoj željezničke industrije i njenih usluga. Ovo su tri glavna zadatka koja se ne smiju zanemariti. Ekonomske regulative imaju ključnu ulogu u podsticanju novih operatora i fer konkurencije i one potvrđuju potrebu za podrškom države. Nakon fragmentacije industrije za njen dugoročni razvoj ključna je uloga lidera i koordinatora.
6. Direkcija za željeznice u ime Vlade mora da obezbijedi da investicioni projekti budu poslovanje, koje je i ekonomski i finansijski održivo. Ovo nalaže sistematski pristup ekonomskoj analizi troškova i dobiti za sva nova ulaganja, sa finansijskim ugovorima o kojima se unaprijed pregovaralo prema predviđenim finansijskim rezultatima ulaganja.
7. Direkcija mora da prati produktivnost zaposlenih i voznih sredstava da bi ocijenila učinak svakog društva u željezničkom sistemu a da ne zanemaruje potrebu održavanja bezbjednosti u svim aktivnostima. Poređenje sa drugim zemljama može biti informativno ali glavni zadatak jeste da se obezbijedi da se produktivnost u Crnoj Gori konstantno povećava.
8. Mora se procijeniti prava potreba za voznim sredstvima u skladu sa glavnom inicijativom pan-industrije kako bi se poboljšala produktivnost i saobraćaj se usmjerio

na željeznicu, a redovi vožnje se prilagodili potrebama klijenata. Direkcija za željeznice mora da vodi ovu inicijativu a da pri tom svako željezničko društvo dostavi dokaze o stvarnim potrebama i da upravljač infrastrukturom učini svaki napor da zadovolji zahtjeve društava.

9. Infrastruktura i vozna sredstva su stara i depresijacija je samo pojam ako preduzeća ostvaruju gubitke na godišnjem nivou. Neophodno je pripremiti dugoročne planove za oporavak svih osnovnih sredstava s obzirom na to da se nivo tražnje u saobraćaju i nivo produktivnosti mogu dostići uz poboljšanja. Privatni sektor se može pozvati da učestvuje što je prije moguće. Ovo kao prioritet nalaže otvaranje tržišta. Direkcija za željeznice mora da vodi ovaj izazov. Privatizacija postojećih željezničkih privrednih društava nije primarna u odnosu na ovo, iako ne postoji razlog da MonteCargo ostane u vlasništvu države.
10. Direkcija za željeznice mora da postavi posebne ciljeve za državna sredstva na osnovu sljedećih principa: nivo dodijeljenog javnog novca, namjena dodijeljenih sredstava – jasno razlikovanje razvoja mreže od održavanja mreže – odgovornosti društva za infrastrukturu po pitanju dostupnosti infrastrukture; kvalitet usluga itd.
11. Četiri željeznička društva se još uvijek suočavaju sa nedostatkom razmjene informacija među njima. Ona trebaju da povećaju nivo i razmjenu informacija između njih i ključnih institucija koje su zadužene za željeznički sistem. Sadašnji nedostaci u razmjeni informacija utiču na povjerenje klijenata i nepotrebno otežavaju upravljanje. Postoji potreba i da se prenese jasna vizija budućeg koncepta željezničkog sistema u Crnoj Gori. Ova napore mora da uloži Direkcija za željeznice.
12. Direkcija za željeznice mora da pokrene i organizuje redovne sastanke, koji će okupiti sva četiri privredna društva i koji će biti prilika da se raspravlja o stvarnim problemima i izazovima u okviru željezničkog sektora u Crnoj Gori. Ovo će povećati razmjenu informacija među učesnicima i ublažiti trenutne razlike koje se odnose na razvoj željezničkog sektora u budućnosti i buduće planove.

ŽICG

13. ŽICG mora da poboljša svoj prihod od željezničkih društava tako što će podsticati nova i ukloniti diskriminatorne naplate koje favorizuju postojeće putničke prevoznike. (Ovakve naplate su protiv regulativa EU i imaju negativan uticaj jer smanjuju podsticaj ŽICG da pruža usluge koje preduzeće za prevoz putnika želi.) Kao kratkoročna mjera da se smanji opterećenje Vlade, ŽICG će biti u mogućnosti da poveća naknade za pristup za teret na primjer do 15% jer je to profitabilan sektor. Međutim, naknada za pristup ne treba da postane porez koji će spriječiti prevoznike tereta da uspiju.
14. ŽICG mora da uloži znatne napore da poboljša postojeće redove vožnje i da uvede mjere kao što su noćne smjene za radove na infrastrukturi ili druge strategije osmišljene zajedno sa željezničkim društvima koje će optimizovati saobraćaj i prihode. Produktivnost zaposlenih i voznih sredstava mora da se poveća a to nalaže veće brzine i minimalna zatvaranja pruge radi popravki. Ovakve mjere bi takođe trebalo da doprinesu povećanju saobraćaja.
15. Tekući privatizacioni procesi kao i dalje restrukturiranje ŽICG moraju biti pažljivo sprovedeni. Odvajanje sredstava za održavanje kolosjeka nalaže vrlo jaku upravu i tehnički pregled da bi se obezbijedilo da bezbjednost nije kompromitovana. Predlog da se podijeli ŽICG na tri dijela – održavanje infrastrukture, kontrola saobraćaja i razvoj imovine je logičan korak i ima utemeljenje. Ali održavanje kolosjeka mora biti dio preduzeća sve dok se ne sprovedu potpune i pažljive pripreme. Sama

privatizacija neće riješiti finansijsku situaciju industrije koja se još uvijek oslanja na podršku države za razliku od teretnog saobraćaja, bar ne u bliskoj budućnosti.

ŽPCG

16. ŽPCG mora da sprovede istraživanje o tržištu (javno istraživanje) sa putnicima da bi se imao novi uvid u potrebe putnika i u izazove sa kojima se treba suočiti u konkurenciji sa drumskim i vazдушnim saobraćajem. Korišćenje svake stanice za putnike mora da se analizira s ciljem da se eliminišu nepotrebna stajališta.
17. Do kraja 2012. godine trebalo bi da budu dostupne prve računice o traženim ugovorima o javnim uslugama (PSO) za svaku uslugu domaćeg putničkog saobraćaja i za međunarodnu ako je potrebno tako da pilot šema može da se uvede do januara 2014. godine. Zbog ovoga prevoznici putnika moraju da poboljšaju računovodstvene procedure tako da mogu da obračunaju – ili dodijele logički – troškove i prihode koji se obračunavaju za svaku trasu.

Zaključak

18. Ovaj izvještaj govori o veličini problema i daje čvrste predloge za reagovanje svakog učesnika u željezničkom sektoru. Rad na projektu će se nastaviti i konačan izvještaj u oktobru 2011. godine donijeće detaljnije preporuke o koracima koje je potrebno odmah sprovesti i o istraživanjima koja treba pokrenuti.

1. REFERENCE

1. CER, 2006. The railway in Britain: on the right lines. [Online] Available at: <http://www.cer.be/publications/essays/541> [Accessed 1 November 2010].
2. CER, 2007. Annual Report 2006/2007. [Online] Available at: <http://www.cer.be/publications/annual-reports> [Accessed 1 November 2010].
3. CER, 2008. Annual Report 2007/2008. [Online] Available at: <http://www.cer.be/publications/annual-reports> [Accessed 1 November 2010].
4. CER, 2008. Annual Report 2008. [Online] Available at: <http://www.cer.be/publications/annual-reports> [Accessed 1 November 2010].
5. CER, 2010. Annual Report 2009/2010. [Online] Available at: <http://www.cer.be/publications/annual-reports> [Accessed 1 November 2010].
6. European Environment Agency, 2007. Size, structure and distribution of public subsidies in Europe. [Online] Available at: www.eea.europa.eu/publications/technical_report_2007_3 [Accessed 1 November 2010].
7. European Commission, 2010. Statistical pocketbook EU energy and transport in figures. [Online] Available at: ec.europa.eu/energy/publications/.../2010_energy_transport_figures.pdf [Accessed 1 November 2010].
8. European Commission, 2011. Statistical pocketbook EU energy and transport in figures. [Online] Available at: ec.europa.eu/energy/publications/statistics/statistics_en.htm [Accessed 1 November 2010].
9. European Conference of Ministers of Transport, 2005. The role of Government in European railway investment and funding. [Online] Available at: citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.119.6435... [Accessed 1 November 2010].
10. Eurostat, 2009. European Business facts and figures. [Online] Available at: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-BW-09-001 [Accessed 1 November 2010].
11. Flash Eurobarometer, 2011. Survey on passenger satisfaction with railway services. [Online] Available at: http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_326_en.pdf [Accessed 1 November 2010].
12. Friederiszick H.W., 2003. Evaluation of the effectiveness of state aid as a policy instrument: The railway sector. [Online] Available at: transportation.northwestern.edu/docs/0000/friederiszick.pdf [Accessed 1 November 2010].
13. Government of Montenegro, Privatization Council, 2009. Brief information on the privatization of MonteCargo AD Podgorica. Podgorica
14. International Union of Railways, 2010. Relationship between rail service operating direct costs and speed. [Online] Available at: www.uic.org/download.php/publication/527E.pdf [Accessed 1 November 2010].
15. Jansson Kjell, 2001. Pricing and Financing of the Railway in a Competitive Environment. [Online] Available at: www.thredbo-conference-series.org/.../Thredbo6-theme2-Jansson.pdf [Accessed 1 November 2010].
16. Mause K., 2010. On the political economy of railway subsidies: Evidence from Western Europe, 1994-2008. [Online] Available at: crem.univ-rennes1.fr/EPCS11/submissions/epcs2011_submission_274.pdf [Accessed 1 November 2010].
17. OECD, 2008. The economic effect of high-speed rail investment. [Online] Available at: www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200816.pdf [Accessed 1 November 2010].
18. Transport Business, 2011. A true single European railway area. [Online] Available at: <http://www.transportbusiness.net/content/view/full/1036/21/> [Accessed 1 November 2010].
19. UK Trade and Investment, 2010. Sector Report-Railways in Romania. [Online] Available at: www.ukti.gov.uk/download/.../Railway%20Sector%20in%20Romania.html [Accessed 1 November 2010].
20. World Bank, 2011. Railway Reform in South East Europe and Turkey On the Right Track? [Online] Available at: http://www.wds.worldbank.org/servlet/main?menuPK=64187510&pagePK=64193027&piPK=64187937&theSitePK=523679&entityID=000333037_20110519041442 [Accessed 1 November 2010].
21. ŽICG, 2011. Izvještaj o reviziji godišnjih finansijskih izvještaja za 2010. godinu. Podgorica
22. ŽICG, 2010. finansijski izvještaj za 2010. Podgorica
23. ŽICG, 2010. Informacije o ulaganjima u željezničku infrastrukturu do 2010 godine. Podgorica
24. ŽICG, 2011. Akcioni plan za 2012. Podgorica
25. ŽPCG, 2010. Godišnji izvještaj za 2010. Podgorica
26. ŽPCG, 2011. Plan poslovanja za 2011. Podgorica
27. OŽVS, 2011. Finansijski izvještaj za prvih šest mjeseci 2011.godine Podgorica
28. Informacije koje su dale direktno ŽICG, ŽPCG, MonteCargo, OŽVS i Direkcija za željeznice – svima se zahvaljujemo na tome.