



INFORMACIJA O PRESJEKU STANJA U ŽELJEZNIČKOM SEKTORU

Željeznički sektor u Crnoj Gori je podijeljen na četiri željezničke kompanije u većinskom državnom vlasništvu i to: „Željeznička infrastruktura Crne Gore“ AD Podgorica (ŽICG), „Željeznički prevoz Crne Gore“ AD Podgorica (ŽPCG), „AD Montecargo“ (Montecargo) i „Održavanje željezničkih vozni sredstava“ AD Podgorica (OŽVS).

Osim navedene četiri kompanije, u Crnoj Gori su registrovana još dva privatna operatora za prevoz tereta – “Kombinovani prevoz” DOO i “16. Februar” DOO.

Kada je u pitanju finansijsko poslovanje, željezničke kompanije koje su u većinskom državnom vlasništvu ne ostvaruju dovoljno prihoda kojima bi pokrile troškove poslovanja i većinom imaju negativne finansijske bilanse.

Nakon konstantnog pada obima prevoza u putničkom saobraćaju, u tekućoj godini se konačno bilježi rast broja prevezenih putnika.

Pored navedenog, poseban problem u funkcionisanju željezničkih privrednih društava predstavljaju međusobna potraživanja (obaveze za trase, visoki napon, zakup prostora, distributivna električna energija, telefonske impulse i ostale usluge), zbog čega je dug ŽPCG i MC prema ŽICG na kraju 2022. godine iznosio 2.507.091,00 eura.

Na dan 30.09.2023. godine, dugovanja željezničkih kompanija prema Upravi prihoda i carina iznosi: OŽVS 3.671.143,00 eura + kamata 633.217,00€; ŽPCG 6.377.559,00€, ŽICG 4 miliona eura i MC 1.077.669,96 eura, s tim što je MC jedina željeznička kompanija koja je u avgustu 2022. godine, sklopila Sporazum o reprogramu poreskog duga sa Upravom prihoda i carina.

Sa aspekta resursa, ključni problemi koji opterećuju željeznička privredna društva su: neadekvatna kadrovska struktura, nedostatak stručnog kadra i kvalifikovane radne snage usko specijalizovane za željeznicu itd. S druge strane, sve četiri kompanije imaju prekomjeran broj zaposlenih u administraciji.

Po pitanju kvaliteta usluge koja utiče na efikasnost i efektivnost željezničkog saobraćaja, opredijeljenja budžetska sredstva su često nedovoljna za tekuće i investiciono održavanje, zato što se budžetska sredstva uglavnom koriste za finansiranje poslovnih troškova, u kojima se na zarade zaposlenih izdvaja i do 70%.

U prethodnom periodu, a uz pomoć Vlade Crne Gore, sproveden je niz aktivnosti na unapređenju stanja u željezničkom sektoru i to:

- tekući budžet za željeznicu (tekući budžet za održavanje javne željezničke infrastrukture i obavezu javnog prevoza putnika) povećan je sa 16.3 miliona eura u 2022. godini na 16.8 miliona eura u 2023. godini;



- Krajem 2022. godine, iz tekuće budžetske rezerve, odobreno je izdvajanje u iznosu od 3,92 miliona eura za hitnu nabavku materijala i opreme za tekuće održavanje javne željezničke infrastrukture, za izvođenje radova na popravci više sekcija, s ciljem da se smanji broj stajanja vozova na pruzi, a što će u krajnjem značajno uticati na povećanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja;
- Uz pozitivno mišljenje Agencije za zaštitu konkurencije i u saradnji sa EBRD bankom, potpisan je ugovor o kreditu za nabavku mehanizacije za održavanje infrastrukture i nabavku opreme za pomoćni voz koji se koristi za otklanjanje posljedica nezgoda i nesreća. Vrijednost ugovora iznosi 11 miliona eura;
- Usvojen je Kolektivni ugovor AD „Željeznička infrastruktura Crne Gore“, koji je usaglašen sa Opštim kolektivnim ugovorom. Shodno tome, obezbijeđeno je uvećanje zarada između 20 i 30 procenata za oko 800 zaposlenih u ovoj kompaniji;
- Usvojen je Kolektivni ugovor AD „Željeznički prevoz Crne Gore“, koji je takođe usaglašen sa Opštim kolektivnim ugovorom, a čime je obezbijeđeno prosječno uvećanje zarade za 13%, za oko 370 zaposlenih u ovoj kompaniji;
- U saradnji sa Agencijom za zaštitu konkurencije, kontinuirano se radi na pronalaženju prihvatljivog modela za rješavanje pitanja poreskog duga sve četiri željezničke kompanije, koji iznosi oko 20 miliona eura;
- Izdate su garancije za AD „Željeznički prevoz Crne Gore“ za obavljanje hitnog remonta željezničkih vozila, u iznosu od 2 miliona eura, a u toku su aktivnosti za izdavanje garancija za kupovinu novih vozova u iznosu od 30 miliona eura, u skladu sa odredbama Zakona o budžetu;
- Uz saglasnost Vlade Crne Gore, odobreno je zaduženje AD „Montecargo“ u iznosu od jednog miliona eura, a očekuje se da do kraja godine budu izdate garancije za zaduženje u iznosu od 3 miliona eura, za investiciono ulaganje u vozna sredstva;
- Kroz IPA projekat tehničke podrške, angažovani su eksperti koji su izradili Studiju sa smjernicama, odnosno predloženim modelima za uspostavljanje održivog željezničkog sistema.

Imajući u vidu navedeno, kao i detektovane probleme u funkcionisanju željezničkog sistema, smatramo da bi u narednom periodu, trebalo preduzeti aktivnosti po sljedećim pitanjima:

1. Institucionalno jačanje:

- Uprava za željeznice mora dobiti nezavisnost u radu, kao organ za bezbjednost u željezničkom saobraćaju i regulatorno tijelo. Nezavisnost se mora obezbijediti u smislu da odluke ovog organa podliježu isključivo sudskoj provjeri. Ovo je ujedno i jedno od završnih mjerila za zatvaranje pregovaračkog poglavlja 14, u dijelu koji se odnosi na željeznicu. Jačanjem ovog organa, dobićemo i efikasniju kontrolu nad primjenom propisa iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice;
- Jačanje inspekcije za željeznički saobraćaj i njena efikasnija organizacija. Naime, iako u okviru Ministarstva saobraćaja i pomorstva rade dva inspektora



koji vrše nadzor nad primjenom propisa iz oblasti željezničkog saobraćaja, evidentno je da njihov način rada, brojnost i kontrole koje sprovode, ne daju očekivane rezultate. Prije svega, duž pružnog pojasa postoji veliki broj nelegalno izgrađenih objekata koji negativno utiču na bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja. Rad kompanija često prate različiti problemi, zbog čega smatramo da bi bolja kontrola primjene propisa i tehničkih specifikacija značajno uticala na efikasniju organizaciju željezničkog saobraćaja, sa akcentom na podizanje nivoa bezbjednosti;

- Osnivanje službe/odjeljenja u okviru Ministarstva koje će se baviti isključivo pitanjem investicija u željeznici (planiranje i trošenje budžetskih sredstava, sredstava iz međunarodnih finansijskih institucija i IPA fondova);
2. Razmatranje reorganizacije željezničkih kompanija:
 - Potrebno je urgentno djelovati u cilju rješavanja problema poslovanja OŽVS. U posljednjem periodu, aktivno se radi na predlaganju modela spajanja ove kompanije sa AD ŽPCG, isplata manjinskih akcionara, donošenje socijalnog programa;
 3. Rješavanje pitanja komercijalizacije imovine koju koristi ŽICG. Osim toga, neophodno je nastaviti aktivnosti na: održavanju funkcionalnosti i propisanih uslova za siguran i bezbjedan saobraćaj; obnovi i modernizaciji dotrajale željezničke infrastrukture; dogradnji, rekonstrukciji i adaptaciji postojeće željezničke infrastrukture, kao i izgradnji nove željezničke infrastrukture;
 4. Prilikom dostavljanja prijedloga za imenovanje članova odbora direktora željezničkih kompanija, sugerišemo pooštavanje provjere biografija kandidata, budući da je primijećena tendencija da se u menadžmentu kompanija postavljaju pojedinci bez adekvatnog poznavanja upravljanja kompanijama i/ili o željezničkog sektora.

Željeznički sektor u Crnoj Gori bi trebalo u većoj mjeri da koristi mogućnosti finansiranja iz EU fondova, u cilju realizacije infrastrukturnih projekata, kako bi se:

- Unaprijedilo postojeće stanje infrastrukture;
- Unaprijedio nivo usluga;
- Promovisao željeznički saobraćaj kao ekološki prihvatljiv vid saobraćaja.

Kao pozitivan primjer, ističemo projekat rekonstrukcije željezničke stanice u Bijelom Polju i njeno otvaranje kao granične - obrtne stanice, koja ima za cilj unapređenje u putničkom i teretnom saobraćaju, pojednostavljenje procedura granične kontrole, manje zadržavanje putnika na graničnom prelazu, bolju međunarodnu saradnju, poboljšanje komunikacije organa dvije države (carina, policija, fitosanitarna inspekcija itd).



U decembru 2022. godine, na prijedlog MKI Vlada Crne Gore je usvojila informaciju o zaključenju Ugovora o garanciji za kreditni aranžman između Željezničke infrastrukture Crne Gore AD- Podgorica i Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) za finansiranje nabavke mehanizacije za održavanje pruga (građevinsko i elektrotehničko) i nove opreme za pomoćni voz koji se koristi za otklanjanje posljedica nezgoda i nesreća u iznosu od 11 miliona eura i prihvatila je Ugovor o kreditu i Ugovor o garanciji.

U narednoj godini, planiran je remont elemenata građevinske i elektrotehničke infrastrukture na dionici Golubovci – Bar, što ima za cilj povećanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti odvijanja željezničkog saobraćaja. Dionica planirana remont obuhvata oko 39,6 km otvorene željezničke pruge, 17 km staničnog koloseka i 6 km ranžirnih kolosijeka.

S poštovanjem,

MINISTAR

Filip Radulović





REZIME

Željeznički sektor u Crnoj Gori je podijeljen na četiri željezničke kompanije u većinskom državnom vlasništvu i to: „Željeznička infrastruktura Crne Gore“ AD Podgorica (ŽICG), „Željeznički prevoz Crne Gore“ AD Podgorica (ŽPCG), „AD Montecargo“ (Montecargo) i „Održavanje željezničkih voznih sredstava“ AD Podgorica (OŽVS). Osim navedene četiri kompanije, u Crnoj Gori su registrovana još dva privatna operatora za prevoz tereta – „Kombinovani prevoz“ DOO i „16. Februar“ DOO.

Kada je u pitanju finansijsko poslovanje, željezničke kompanije koje su u većinskom državnom vlasništvu ne ostvaruju dovoljno prihoda kojima bi pokrile troškove poslovanja i većinom imaju negativne finansijske bilanse.

Na dan 30.09.2023. godine, dugovanja željezničkih kompanija prema Upravi prihoda i carina iznosi: OŽVS 3.671.143,00 eura + kamata 633.217,00€; ŽPCG 6.377.559,00€, ŽICG 4 miliona eura i MC 1.077.669,96 eura, s tim što je MC jedina željeznička kompanija koja je u avgustu 2022. godine, sklopila Sporazum o reprogramu poreskog duga sa Upravom prihoda i carina.

Sa aspekta resursa, ključni problemi koji opterećuju željeznička pivredna društva su: neadekvatna kadrovska struktura, nedostatak stručnog kadra i kvalifikovane radne snage usko specijalizovane za željeznicu itd. S druge strane, sve četiri kompanije imaju prekomjeran broj zaposlenih u administraciji.

Po pitanju kvaliteta usluge koja utiče na efikasnost i efektivnost željezničkog saobraćaja, opredijeljenja budžetska sredstva su često nedovoljna za tekuće i investiciono održavanje, zato što se budžetska sredstva uglavnom koriste za finansiranje poslovnih troškova, u kojima se na zarade zaposlenih izdvaja i do 70%.

U prethodnom periodu, a uz pomoć Vlade Crne Gore, sproveden je niz aktivnosti na unapređenju stanja u željezničkom sektoru, kroz uvećanje budžetskih izdvajanja za održavanje javne infrastrukture, javni prevoz putnika, zatim za remont voznih sredstava, ali je evidentno da se infrastrukturni projekti realizuju sa kašnjenjima, što zahtijeva hitnu reakciju, posebno imajući u vidu da je Crna Gora nedavno dobila najveći grant u iznosu od 112 miliona eura.

Osim navedenog, nedovoljna ulaganja u željeznički sektor u posljednjih desetak godina, rezultirala su lošim kvalitetom usluga prevoza putnika, budući da su sva vozna sredstva, osim tri garniture kupljene 2013. godine, stara više od četrdeset godina, što ih i pored redovnog održavanja čini nepouzdanim za saobraćaj (česti kvarovi, nedostatak grijanja u vagonima...).



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Adresa: Rimski trg 46
81000 Podgorica, Crna Gora

U tekućoj godini odobren je kredit od 2 miliona za hitan remont voznih sredstava, a u toku su procedure za izdavanje državnih garancija za kupovinu tri nove garniture vozova.