

MONTECARGO

AD Podgorica JSC

Akcionarsko društvo "MONTECARGO" Podgorica
Broj 5020
Podgorica, 31. 08 2020 god.

IZVJEŠTAJ O UPRAVLJANJU ZA I POLUGODIŠTE 2020. GODINE

Podgorica, avgust 2020. godine

MONTECARGO

AD Podgorica JSC

Sadržaj:

1. KRATAK OPIS POSLOVNIH AKTIVNOSTI	2
1.1. Organizaciona šema Akcionarskog društva "MONTECARGO" Podgorica	3
2. ANALIZA FINANSIJSKOG POLOŽAJA I REZULTATA POSLOVANJA.....	4
3. MJERE ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE	7
4. PLANIRANI BUDUĆI RAZVOJ.....	8
5. CILJEVI I METODE ZA UPRAVLJANJE RIZIKOM.....	10
5.1. Ciljevi i metode upravljanja finansijskim rizikom	12

1. KRATAK OPIS POSLOVNIH AKTIVNOSTI

AD „MONTECARGO“ (u daljem tekstu: Društvo) je osnovano u junu 2009. godine u postupku restrukturiranja Željeznice Crne Gore AD.

Osnovna djelatnost Društva je pružanje usluga prevoza različitih vrsta robe za potrebe korisnika iz Crne Gore i država u okruženju, kao i sporedne djelatnosti utvrđene Statutom Društva. Društvo dominantno formira prihode realizacijom usluga prevoza robe na prugama Crne Gore.

Privreda Crne Gore pritisnuta ekonomskom krizom sporo se oporavlja. Lokalni prevoz posljednjih nekoliko godina je ispod 1 % ukupnog obima prevoza. Društvo nema mogućnosti da samostalno nastupa na tržištu željezničkih usluga. Zato se moraju graditi kvalitativno novi partnerski odnosi sa susjednim željezničkim prevoznicima i kompanijama koje se bave pretovarnim i skladišnim uslugama u Luci Bar: AD Luka Bar i Kontejnerski terminal i generalni tereti (u daljem tekstu KTGT). Zajednički komercijalni nastup na tržištu transportnih usluga je neophodan, ali je on opterećen inertnošću i nedefinisanim parametrima na osnovu kojih bi se utvrdila raspodjela ukupnog transportnog prihoda.

Drumski saobraćaj je konkurentniji, uglavnom zbog visoke elastičnosti prevoza, zasnovane na gustini saobraćajne mreže i većim komercijalnim brzinama. Konkurentsku prednost drumskog saobraćaja omogućava sve bolja i kvalitetnija putna infrastruktura i niže učešće fiksnih troškova u cijeni koštanja transportne usluge. Prethodno navedeno je dovelo do konstantnog pada konkurentnosti željeznice u posljednje dvije decenije, naročito u dijelu visoko tarifirajućih vrsta roba. Društvo uglavnom prevozi robe za koje drumski saobraćaj nije zainteresovan i koje drumski saobraćaj ne može da prevozi zbog njihove masovnosti i robe kompanija koje imaju industrijske kolosjake.

Kada treba uključiti nove vrste roba u predmet prevoza željeznicom, Društvo uz saglasnost organa upravljanja, odnosno u skladu sa usvojenom tarifskom i komercijalnom politikom, nekada samo, a nekada zajedno sa jednim ili više poslovnih partnera (Srbija Kargo, Željeznice Albanije, Luka Bar...) odobrava komercijalne povlastice. Primjera radi, uz punu partnersku saglasnost, izvršena je korekcija cijene prevoza žitarica u izvozu preko Luke Bar, u cilju utvrđivanja konkurentne cijene u odnosu na riječni transport Dunavom, odnosno željeznički za Rijeku i Kopar. Postignut je dogovor da se na sličan način nastupa kod ugovaranja prevoza svih novih vrsta robe.

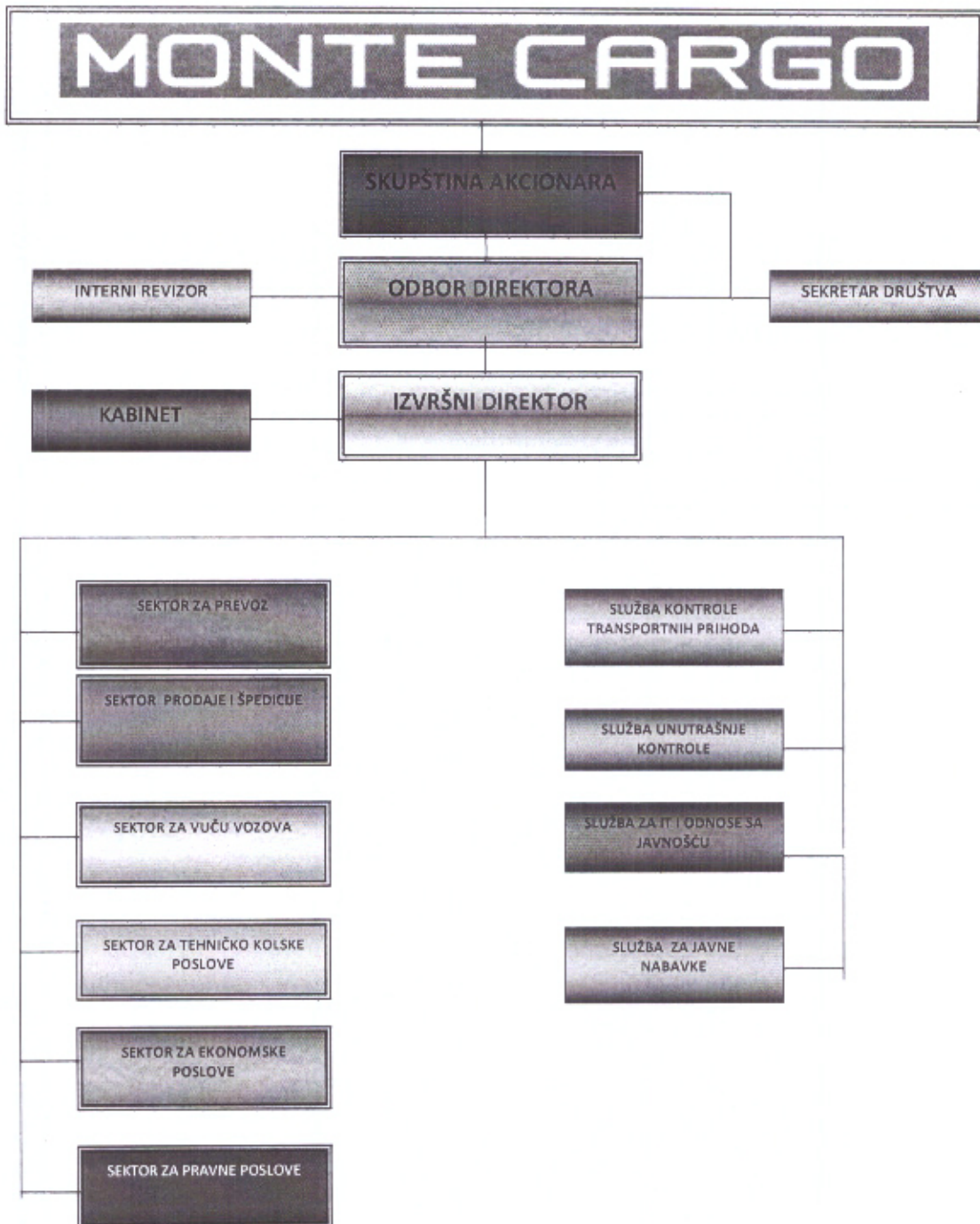
Analiza tržišta dovodi do zaključka da tržište transportnih usluga karakterišu dinamične promjene na strani tražnje, prije svega u vezi sa zahtjevima povećanja kvaliteta usluga, pri čemu brzina, tačnost, urednost i učestalost prevoza, predstavljaju osnovne odrednice transportne tražnje. Dinamično se mijenja struktura i karakteristike robe za prevoz, a konkurencija, u prvom redu drumski prevoznici, imaju vrlo visok nivo prilagodljivosti prevoza robe uslovima koje zahtijeva tržište (prevoz „od vrata do vrata“).

U postojećim okolnostima decentralizovanog privređivanja, stalnih promjena u količinama i strukturi robe za prevoz, povećanju broja subjekata koji odlučuju o transportima, izuzetnog jačanja konkurencije drumskog saobraćaja, osnovna preokupacija menadžmenta u Društvu odnosiće se na saradnju sa Srbija Kargo i Albanskim željeznicama u cilju poboljšanja kvaliteta usluge, dalje istraživanje tržišta i iznalaženju potencijalne robe koja gravitira prugama Crne Gore, kao i aktivnostima vezanim za rješavanje različitih komercijalnih, operativnih i drugih problema vezanih za realizaciju prevoza robe.

MONTECARGO

AD Podgorica JSC

1.1. Organizaciona šema Akcionarskog društva "MONTECARGO" Podgorica



2. ANALIZA FINANSIJSKOG POLOŽAJA I REZULTATA POSLOVANJA

Finansijska analiza se bavi istraživanjem i kvantifikacijom funkcionalnih odnosa koji postoje između bilansnih pozicija, stanja i uspjeha, sa ciljem da se omogući vjerodostojna ocjena finansijskog položaja i profitabilnosti preduzeća, kao i da se procijene buduće performanse. Instrumenti finansijske analize su skup metoda, tehnika, procedura i postupaka koji služe za otkrivanje, pokazivanje i interpretaciju informacija o stanju i uspjehu preduzeća. Instrumenti finansijske analize se dijele na:

1. Opštu analizu finansijskih izvještaja;
2. *Racio analizu finansijskih izvještaja;*
3. Analizu neto obrtnog kapitala;
4. Analizu novčanih tokova.

Bilans uspjeha za period od 1. januara do 30. juna 2020. godine

POZICIJA	Rb.	Iznos	
		Tekuća godina	Prethodna godina
I POSLOVNI PRIHODI (202 do 206)	201	2.943.755	3.211.109
1. Prihodi od prodaje	202	2.825.695	3.210.083
2. Prihodi od aktiviranja učinaka i robe	203		
3. Povećanje vrijednosti zaliha učinaka	204		
4. Smanjenje vrijednosti zaliha učinaka	205		
5. Ostali poslovni prihodi	206	118.060	1.026
II POSLOVNI RASHODI (208 do 212)	207	3.692.957	4.044.677
1. Nabavna vrijednost prodate robe	208		
2. Troškovi materijala	209	522.925	649.142
3. Troškovi zarada, naknada zarada i ostali lični rashodi	210	1.823.401	1.829.278
4. Troškovi amortizacije i rezervisanja	211	439.878	439.182
5. Ostali poslovni rashodi	212	906.753	1.127.075
A) POSLOVNI REZULTAT (201-207)	213	-749.202	-833.568
I FINANSIJSKI PRIHODI	214	327	906
II FINANSIJSKI RASHODI	215	8.039	33.991
B) FINANSIJSKI REZULTAT (214-215)	216	-7.712	-33.085
I OSTALI PRIHODI	217	21.538	276.941
II OSTALI RASHODI	218	15.740	2.070
C) REZULTAT IZ OSTALIH AKTIVNOSTI (217-218)	219	5.798	274.871
D) REZULTAT IZ REDOVNOG POSLOVANJA PRIJE OPOREZIVANJA (213+216+219)	220	-751.116	-591.782
E) NETO REZULTAT POSLOVANJA KOJE JE OBUSTAVLJENO	221		
F) REZULTAT PRIJE OPOREZIVANJA (220+221)	222	-751.116	-591.782
G) DRUGE STAVKE REZULTATA/POVEZANE SA KAPITALOM/ (224 do 228)	223		
1. Promjene revalorizacionih rezervi po osnovu finansijskih sredstava raspoloživih za prodaju	224		

MONTECARGO

AD Podgorica JSC

2. Promjene revalorizacionih rezervi po osnovu nekretnina, postrojenja, opreme i nematerijalnih ulaganja	225		
3. Promjene revalorizacionih rezervi po osnovu učešća u kapitalu pridruženih društava	226		
4. Promjene revalorizacionih rezervi po osnovu aktuarskih dobitaka (ili gubitaka) u vezi sa definisanim planovima penzionih naknada	227		
5. Promjene revalorizacionih rezervi po osnovu hedžinga tokova gotovine	228		
H) PORESKI RASHOD PERIODA (230+231)	229		
1. Tekući porez na dobit	230		
2. Odloženi poreski rashodi ili prihodi perioda	231		
I) NETO REZULTAT (222+223-229)	232	-751.116	-591.782
J) ZARADA PO AKCIJI			
1. Osnovna zarada po akciji	233		
2. Umanjena (razvodnjena) zarada po akciji	234		

Bilans stanja na dan 30. jun 2020. godine

POZICIJA	Rb.	Iznos	
		Tekuća godina	Prethodna godina
1	2	4	5
AKTIVA			
a) Neplaćeni upisani kapital	001		
b) Stalna imovina (003+004+005+009)	002	16.564.589	17.407.945
I Goodwill	003		
II Nematerijalna ulaganja	004	5.928	1.300
III Nekretnine, postrojenja, oprema i biološka sredstva	005	16.426.888	17.264.725
1. Nekretnine i postrojenja	006	16.426.888	17.264.725
2. Investicione opravke	007		
3. Biološka sredstva	008		
IV Dugoročni finansijski plasmani	009	131.773	141.920
1. Učešće u kapitalu	010		
2. Učešće u kapitalu koja se vrednuju metodom učešća	011		
3. Ostali dugoročni plasmani	012	131.773	141.920
c) Odložena poreska sredstva	013		
d) Stalna sredstva namijenjena prodaji i sredstva poslovanja koje je obustavljeno	014		
e) Obrtna sredstva (016+017)	015	2.439.878	2.401.203
I Zalihe	016	316.198	258.699
II Kratkoročna potraživanja, plasmani i gotovina	017	2.123.680	2.142.504
f) Ukupna aktiva (001+002+013+014+015)	023	19.004.467	19.809.148
PASIVA			
1. Kapital (102 do 109)	101	12.839.875	13.853.116
I Osnovni kapital	102	17.463.668	17.463.668
II Neplaćeni upisani kapital	103		

MONTECARGO

AD Podgorica JSC

III Rezerve	104	106.338	106.338
IV Pozitivne revalorizacione rezerve i nerealizovani dobici po osnovu finansijskih sredstava raspoloživih za prodaju	105	1.651.550	1.769.023
V Pozitivne revalorizacione rezerve i nerealizovani gubici po osnovu finansijskih sredstava raspoloživih za prodaju	106		
VI Neraspoređena dobit	107	235.253	117.781
VII Gubitak	108	(6.616.934)	(5.603.694)
VIII Otkupljene sopstvene akcije i otkupljeni sopstveni ud.	109		
2. Dugoročna rezervisanja i dugoročne obaveze (111+112)	110	169.297	707.462
I Dugoročna rezervisanja	111	154.948	174.023
II Dugoročne obaveze	112	14.349	533.439
3. Odložene poreske obaveze	115	1.089.581	1.086.662
4. Kratkoročna rezervisanja i kratkoročne obaveze (117+124)	116	4.905.714	4.161.908
I Kratkoročne obaveze	117	4.905.714	4.161.908
II Kratkoročna rezervisanja	124		
5. Ukupna pasiva (101+110+115+116)	125	19.004.467	19.809.148

Racio pokazatelji

Racio analiza predstavlja osnovni instrument za procjenu finasijske pozicije i potencijala preduzeća. Stavljanjem u odnos logički povezanih cjelina iz finansijskih izvještaja (Bilans stanja i Bilans uspjeha), dolazi se do rezultata uspostavljenih relacija koji za cilj imaju ocjenu stanja i aktivnosti preduzeća.

POKAZATELJI	2020	2019
<i>Ekonomičnost ukupnog poslovanja</i>	0,80	0,85
<i>Ekonomičnost redovnog poslovanja</i>	0,80	0,79
<i>Koeficijent tekuće likvidnosti</i>	0,50	0,58
<i>Koeficijent trenutne likvidnosti</i>	0,50	0,58
<i>Koeficijent ubrzane likvidnosti</i>	0,43	0,51
<i>Koeficijent finansijske stabilnosti</i>	1,27	1,20
<i>Pokrivenost troškova kamatama</i>	-93,20	-24,52
<i>Neto profitna marža (A)</i>	-0,27	-0,18
<i>Neto profitna marža (B)</i>	-0,25	-0,17
<i>Koeficijent zaduženosti</i>	0,27	0,25
<i>Koeficijent finansijskog leveridža</i>	0,40	0,35
<i>Faktor zaduženosti</i>	7,52	8,43
EBIT	-743.077,00 €	-557.791,00 €
EBITDA	-303.199,00 €	-118.609,00 €

3. MJERE ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE

Integracijom sistema menadžmenta kvalitetom, bezbjednošću i zdravljem na radu, zaštite životnom sredinom i bezbjednošću informacija AD "MONTECARGO" se osposbljava da u kontinuitetu identifikuje sve aspekte svoga poslovanja koji su u vezi sa životnom sredinom i sprovodi njihovo vrednovanje prema uticaju kojii maju, ili mogu imati na životnu sredinu.

Postupak identifikacije aspekata životne sredine i vrednovanja njihovog uticaja obezbjeđuje definisanje svih aktivnosti u Društvu koje mogu imati pozitivan ili negativan uticaj na životnu sredinu.

Način identifikacije aspekata životne sredine i vrednovanja njihovog uticaja propisan je procedurom *Aspekti životne sredine*. Kao rezultat primjene navedene procedure nastaju liste aspekata životne sredine Društva, koji su rangirani prema značaju uticaja koji imaju ili mogu imati na životnu sredinu.

Predstavnik rukovodstva je odgovoran da, prilikom svake promjene u Društvu i njegovom okruženju (identifikovane kroz preispitivanje od strane rukovodstva, kroz interne ili eksterne provjere, ili na neki drugi način, koja može da ima uticaj na zaštitu životne sredine-novi zakonski i drugi zahtjevi, nove tehnologije, novi proizvodi, novi objekti, novi zahtjevi zainteresovanih strana, nove sirovine, itd.), obezbijedi identifikaciju i vrednovanje novih aspekata životne sredine, kao i preispitivanje međusobnog uticaja sa već identifikovanim aspektima u organizaciji Društva.

Tokom identifikacije i vrednovanja aspekata životne sredine u AD "MONTECARGO" razmatraju se njihovi uticaji koji proističu ili mogu proisteći iz:

- normalnih radnih uslova,
- uslova koji odstupaju od normalnih radnih uslova,
- udesu ili situacija koje mogu da prerastu u udes,
- prošlih, tekućih i planiranih aktivnosti.

Aspekti za koje se na osnovu procedure *Aspekti životne sredine* utvrdi da imaju značajan uticaj na životnu sredinu, a na koje Društvo može da utiče neposredno ili posredno, predstavljaju prioritete na osnovu kojih se vrši definisanje strategije djelovanja, uspostavljanje opštih i posebnih ciljeva i programa za njihovo ostvarenje.

Društvo vodi i održava ažurne liste značajnih aspekata životne sredine kako bi se obezbjedilo da integrisani menadžment system pokriva sve oblasti stvarnih ili potencijalnih opasnosti sa aspekta očuvanja životne sredine.

Tokom identifikacije i vrednovanja aspekata životne sredine Društvo razmatra sljedeće opšte grupe aspekata:

- emisije u vazduh,
- ispuštanja u vodotokove,
- zagađivanje zemljišta,
- korišćenje sirovina i drugih prirodnih resursa,
- korišćenje energije,
- emitovanje energije (toplota, buka, radijacija, vibracije, itd.),
- otpadni materijali nusproizvodi,
- fizičke karakteristike (veličina, oblik, boja, izgled, itd.).

4. PLANIRANI BUDUĆI RAZVOJ

Preduzeće AD „MONTECARGO“ Podgorica osnovano je i posluje u skladu sa Going Concern principom, odnosno Principom kontinuiranog poslovanja.

A budući rast i razvoj preduzeća u direktnoj je zavisnosti od razvojnih projekata, kojim bi se poboljšala struktura voznih sredstava, kako starosna, tako i raspoloživost po serijama, što bi direktno vodilo poboljšanju pozicije našeg Društva na tržištu usluga prevoza robe.

Kad ovo kažemo mislimo na veoma nepovoljnu starosnu strukturu kolskog parka, koji je osnova za sticanje našeg profita, kao i na nepovoljnu starosnu strukturu lokomotiva, kojima se vrši usluga vuče vozova kao naših, tako i ostalih komintenata iz okruženja.

Od ukupnog broja vagona (561 vagona raznih serija), 314 vagona ili 55,97 % od ukupnog kolskog parka, nabavljena je u periodu od 1970 – 1979. godine.

Poznata je činjenica da AD „MONTECARGO“ od postanka pa do danas finansira sve investicione zahvate na voznim sredstvima iz sopstvenih izvora.

Međutim, zbog nagomilanih problema i planiranih ulaganja u narednom periodu, vjerovatno bi se proširila potreba za finansijskim ulaganjima, koja bi se dopunila namjenskim kreditima specijalizovanih evropskih banaka koje u okviru određenih projekata prate unapređenje željezničkih sistema u okviru UIC-a, a sve pod patronatom našeg Ministarstva pomorstva i saobraćaja, zajedno sa Ministarstvom finansija.

Realizovanje projektovanog obima prevoza podrazumijeva neodložna ulaganja u održavanje, revitalizaciju i modernizaciju voznih kapaciteta. Programi njihovog održavanja i revitalizacije zasnovani su na rigoroznoj proceduri izbora prioriteta ulaganja, kako bi se u što kraćem roku došlo do očekivanih efekata.

Sa konceptijskog i strategijskog aspekta u poslovnoj 2020. godini, mora se pokloniti pažnja tehničko – tehnološkim i eksploatacionim parametrima, koji se stalno pogoršavaju. Potrebno je kvalitetnije i brže funkcionalno osposobljavanje ovih kapaciteta za eksploataciju, primjereno njihovim projektovanim parametrima. Na takvom pristupu zasnovano je i dinamičko sagledavanje ulaganja za 2020. godinu sadržano u ovom Planu.

Održavanje voznih sredstava u 2020. godini, u osnovi, ima za cilj da:

- za izvršenje predviđenog transportnog rada, stabilizuje raspoloživost voznih sredstava;
- obezbijedi redovitost i bezbjednost prevoza;
- troškove održavanja uskladi sa finansijskim mogućnostima i
- podigne nivo i kvalitet opravke voznih sredstava.

Održavanje voznih sredstava sa kojima raspolaže Društvo vrši se prema Pravilniku o načinu održavanja željezničkih vozila, kroz tekuće i investiciono održavanje i uz primjenu normi Sporazuma AVV/GCU/CUU koji regulišu ovu oblast. Tekućim održavanjem vrše se opravke koje se planiraju, a odnose se na jednogodišnji period, dok radovi investicionog održavanja

predstavljaju radove većeg obima. Kroz investiciono održavanje otklanjaju se i saniraju sva nepouzdana mjesta u tehničkom sistemu vozila u cilju obezbjeđenja pouzdanosti vozila u eksploataciji. Investiciono održavanje po pravilu se izvodi u određenim periodima po vremenskom ciklusu ili funkcionalnom osnovu (pređeni kilometri) i to prema ugovorenom obimu radova i tačno definisanim iznosom finansijskih sredstava.

Kako je održavanje voznih sredstava skup tehničkih i ekonomskih mjera usmjerenih na očuvanje upotrebne vrijednosti vozila, to se efikasnost održavanja podređuje dostizanju tog cilja, kroz obezbjeđenje sredstava za njegovu realizaciju. Na taj način treba da se garantuje pouzdanost vozila za bezbjedno i uredno vršenje saobraćaja. Program održavanja predviđa da vozilo koje se koristi u procesu proizvodne transportne usluge, mora da obezbijedi pouzdanost koja je svojstvena samoj konstrukciji vozila. Stanje voznih sredstava karakteriše veliki broj serija sa neravnomjernim učešćem u strukturi rada i njihova nepovoljna starosna struktura.

Vučna sredstva koja saobraćaju, u pogledu tehničke ispravnosti nalaze su u zadovoljavajućem stanju i ima ih dovoljno za obavljanje planiranih poslova vuče vozova.

U poslovnoj 2020. godini neophodno je izvršiti investicionu opravku na jednoj elektro lokomotivi, čija je vrijednost opravke 320.000,00 eura.

Takođe, potrebno je izvršiti redovnu opravku na 70 teretnih vagona, kako bi se mogle podmiriti potrebe prevoza u poslovnoj 2020. godini. Za ove namjene potrebna su ulaganja od 398.100,00 eura.

Kroz ova ulaganja jedino može da se obezbijedi redovno i bezbjedno funkcionisanje saobraćaja. Ukupna sredstva potrebna za izvršenje planiranog obima radova za ukupne potrebe na održavanju voznih kapaciteta, uključujući i troškove tekućeg održavanja i nabavke rezervnih djelova i opravke sklopova, iznose 2.649.386,00 eura, i to:

- za tekuće održavanje..... 715.000,00 eura
- za investiciono održavanje lok. i vagona..... 718.100,00 eura
- za nabavku rezervnih djelova.....900.499,00 eura
- za opravku sklopova za lokomotive i vagone.....315.790,00 eura

U slučaju iskazivanja potrebe i stvaranja uslova za dodatnim investicionim ulaganjima, izvršili bismo remont na sledećim voznim sredstvima:

- 1 Elektro i 1 DEL lokomotiva, ranga GO
- 20 Eas vagona, ranga VO
- 30 Regs vagona, ranga VO

5. CILJEVI I METODE ZA UPRAVLJANJE RIZIKOM

Sistem upravljanja rizicima je proces kojim organizacije metodološki vode računa o rizicima povezanim s njihovim aktivnostima radi postizanja kontinuirane dobiti, kako unutar svake aktivnosti, tako i u cjelokupnom portfoliju aktivnosti. Upravljanje rizicima je proces za identifikaciju, procjenu, upravljanje i kontrolu potencijalnih događaja ili situacija u svrhu razumnog uvjeravanja koje se odnosi na ostvarivanje ciljeva organizacije.

Cilj sistema upravljanja rizicima u preduzećima je stvaranje vrijednosti i smanjenje posljedica rizika.

Identifikacija rizika je proces kojim se identifikuju i dokumentuju potencijalni rizici. To zahtijeva temeljno poznavanje organizacije preduzeća, tržišta na kojem ono posluje, pravnog, društvenog, političkog i kulturnog okruženja u kojem egzistira, kao i zdravo razumijevanje njegovih strateških i operativnih ciljeva, opasnosti i prijetnji povezanih sa postizanjem tih ciljeva.

Da bi se rizici prepoznali i da bi se pripremilo iznalaženje odluka, potrebne su odgovarajuće strukture i metode identifikovanja rizika.

Sistem upravljanja rizicima obuhvata:

- 1) strategiju i politike za upravljanje rizicima, kao i procedure za identifikovanje i mjerenje, tj. procjenu rizika,
- 2) odgovarajuću organizacionu strukturu,
- 3) efektivan i efikasan proces upravljanja svim rizicima kojima je društvo izloženo,
- 4) adekvatan sistem unutrašnjih kontrola,
- 5) odgovarajući informacijski sistem.

U sljedećoj tabeli date su glavni rizici koji predstavljaju prijetnju Društvu svrstani po kategorijama.

<u>Kategorija rizika</u>	<u>Opis</u>
Strateški	<p>Ima uticaj na strateške ciljeve organizacije.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osposobljavanje željezničke infrastrukture na području Crne Gore za nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja. - Osposobljavanje željezničke infrastrukture kod susjednih željezničkih uprava kuda gravitiraju tokovi robe – prvenstveno na području Republike Srbije i Republike Albanije. - Stvaranje što povoljnijih uslova za realizaciju lučkih usluga u Luci Bar, odnosno kod Port of Adria. - Izvršiti restrukturalne promjene koje će doprinijeti postizanju osnovnog cilja – da poslove tekućeg održavanja vrši vlasnik voznih sredstava. - Formiranje organizacionih i tehnoloških uslova za realizaciju tekućeg održavanja voznih sredstava kod prevoznika, kako u robnom tako i u putničkom željezničkom saobraćaju.
Operativni	<p>Ima uticaj na operativne ciljeve organizacije.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zastarjelost voznih sredstava (lokomotiva i teretnih vagona). - Nepovoljna starosna struktura izvršilaca na poslovima operative. - Nedovoljna prilagođenost postojeće organizacije rada novonastalim tržišnim uslovima.
Reputacioni	<p>Utiče na reputaciju i imidž organizacije u javnosti.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poistovjećivanje u široj javnosti naše kompanije sa ostalim željezničkim društvima u Crnoj Gori, koja nažalost u višegodišnjem periodu iskazuju zabrinjavajući stepen neefikasnosti.
Regulatorni	<p>Rizik od neusklađenosti sa pozitivnim propisima teritorije na kojoj organizacija posluje.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nepostojanje internih procedura u svim segmentima kompanije, zasnovanih na inoviranoj organizacionoj formi.
Finansijski	<p>Utiče na finansijske resurse organizacije.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kroz veći rast transportnih prihoda obezbjediti uslove za dinamičnije izvršenje plana investicionih opravki voznih sredstava i doškolovanje operativnog kadra. - Kroz pojačanu naplatu potraživanja obezbjediti sredstva za pravovremeno izmirenje tekućih obaveza u poslovanju. - U sudskim postupcima koji se vode protiv naše kompanije, maksimalno zaštititi sopstveni poslovni interes kako bi izbjegli ugrožavanje tekuće likvidnosti kompanije i dodatna troškovna opterećenja.

5.1. Ciljevi i metode upravljanja finansijskim rizikom

Ciljevi upravljanja rizikom su:

- da Društvo može da preživi gubitke i posle toga da ostvari rast,
- da efikasno posluje u rizičnom okruženju,
- da usklađuje poslovanje sa zakonskim propisima.

Poslovanje Društva je izloženo različitim finansijskim rizicima kao što su: tržišni rizik (koji se javlja kao devizni rizik i rizik od promjene kamatnih stopa), rizik likvidnosti, kreditni rizik. Upravljanje rizicima u Društvu je usmjereno na nastojanje da se u situaciji nepredvidivosti finansijskih tržišta potencijalni negativni uticaji na finansijsko poslovanje Društva svedu na minimum.

U svom poslovanju Društvo je izloženo tržišnim rizicima. Riječ je o rizicima gubitaka koji mogu nastati zbog nepovoljnog kretanja faktora tržišnog rizika, odnosno kamatnih stopa i deviznog kursa. Zadatak upravljanja tržišnim rizicima jeste da se upravlja i kontroliše izloženost tržišnim rizicima u okviru prihvatljivih pokazatelja, uz optimizaciju prinosa Društva.

Društvo svoje poslovanje obavlja u evrima, koji su funkcionalna valuta u Crnoj Gori, te prema tome nije izloženo deviznom riziku.

Društvo je izloženo riziku promjene kamatnih stopa na sredstvima i obavezama kod kojih je kamatna stopa varijabilna. Ovaj rizik zavisi od finansijskog tržišta i Društvo nema na raspolaganju instrumente kojima bi ublažilo njegov uticaj.

Kreditni rizik nastaje kod gotovine i gotovinskih ekvivalenata, depozita u bankama i finansijskim institucijama, potraživanja od pravnih i fizičkih lica, uključujući neizmirena potraživanja i preuzete obaveze. U cilji obezbjeđivanja naplate potraživanja, Društvo primjenjuje mehanizme predviđene poslovnom politikom.

Likvidnost je sposobnost preduzeća da izmiri svoje obaveze u rokovima dospieća. Društvo upravlja rizikom likvidnosti na način da kontinuirano prati likvidnost kako bi obezbijedilo dovoljno gotovine za potrebe poslovanja.

IZVRŠNI DIREKTOR

Muradif Grbović, spec. ekonomista

