



Centar za finansijske procjene i konsalting

E L A B O R A T

***o ekonomskoj isplativosti i opravdanosti zamjene voznog parka
Opštine Herceg Novi***

Oktober, 2015. godine

<i>S A D R Ź A J</i>	<i>Strana</i>
UVOD	1-2
Svrha i cilj izrade Elaborata	2
OSNOVNE INFORMACIJE O NARUČICU ELABORATA I PROJEKTU	2-3
OSNOVNE PRETPOSTAVKE ZA IZRADU ELABORATA	3-4
ANALIZA TRŽIŠTA NABAVKE	4-5
ANALIZA I KOMPARACIJA PODATAKA VEZANIH ZA TROŠKOVE GORIVA I ODRŽAVANJA	5
EKONOMSKA ANALIZA	6-13
Zahtijevani scenario	7-10
Alternativni scenario	11-13
SWOT ANALIZA	14
OCJENA DRUŠTVENE KORISNOSTI I OPRAVDANOSTI PROJEKTA	14-15
IZVORI FINANSIRANJA I OBRAČUN FINANSIJSKIH OBAVEZA	15
ZADUŽENOST OPŠTINE	15
IZVORI INFORMACIJA I OGRANIČENJA	16
IZJAVA KONSULTANTA	16
ZAKLJUČNE OCJENE	16-18
ZBIRNA OCJENA OPRAVDANOSTI ULAGANJA	19
PRILOZI	
Ponude ponuđača za nabavku novih putničkih vozila	
Podaci dostavljeni od strane stručnih službi Opštine Herceg Novi	
Izvještaj o procjeni tržišne vrijednosti postojećih putničkih vozila Opštine Herceg Novi	
Ugovor o pružanju konsalting usluga	



**Centar za finansijske
procjene i konsalting
DOO, Podgorica**

CRPS registarski broj: 50740815
PIB: 03063054
NLB Montenegrobanka AD,
Podgorica, ž/r broj 530-24017-33

Sjedište: Vasa Raičkovića
broj 8, 81000 Podgorica
Tel/fax: 020 656 810
Mob. telefon: 069 088 011

OPŠTINA HERCEG NOVI
Trg Maršala Tita broj 2, Herceg Novi

Predmet: Elaborat o ekonomskoj isplativosti i opravdanosti zamjene voznog parka
Opštine Herceg Novi

Poštovani,

U prilogu Vam dostavljamo Elaborat o ekonomskoj isplativosti i opravdanosti zamjene voznog parka Opštine Herceg Novi (u daljem tekstu: Elaborat) koji smo izradili shodno Vašem zahtjevu i Ugovoru o pružanju konsalting usluga.

Rezultati Elaborata su relevantni samo u skladu sa definisanom svrhom, vremenskim okvirom i pretpostavkama i ograničenjima navedenim u Elaboratu.

Nijesmo u obavezi da ažuriramo Elaborat, zbog događaja koji eventualno mogu nastupiti nakon izdavanja istog.

Koristimo priliku da iskažemo zadovoljstvo visokim stepenom saradnje ostvarenim sa Vašim službenicima.

Podgorica, 08. oktobar 2015. godine

**“Centar za finansijske procjene i
konsalting” DOO, Podgorica**

Miodrag Milačić, izvršni direktor

UVOD

Elaborat o ekonomskoj isplativosti i opravdanosti zamjene voznog parka Opštine Herceg Novi kupovinom 13 (trinaest) novih putničkih vozila (u daljem tekstu: Elaborat) pripremljena je od strane "Centra za finansijske procjene i konsalting" DOO, Podgorica (u daljem tekstu: Konsultant) shodno zahtjevu Opštine Herceg Novi (u daljem tekstu: Opština/Naručilac elaborata ili Investitor) a na osnovu Ugovora o pružanju konsalting usluga.

Zamjena postojećeg voznog parka Opštine (u daljem tekstu: Projekat), koji čine 14 polovnih putničkih vozila kojima se trenutno obavlja djelatnost Opštine, je potrebna zbog neadekvatnog stanja tj. dotrajalosti najvećeg dijela tih vozila.

U cilju bolje razumljivosti ovog procesa i njegovog značaja, treba naglasiti da je razrada svakog investicionog poduhvata/ulaganja kompleksna na svoj način i zavisna od različitosti i posebnosti svake djelatnosti poslovanja i specifičnosti predmetnog projekta.

Ovaj Elaborat sadrži analizu isplativosti i opravdanosti ulaganja u zamjenu voznog parka Opštine, prevashodno, u svrhu postizanja društvene koristi i unapređenja funkcije i djelatnosti unutar Opštine.

Elaborat je pripremljen razvojem i korišćenjem metodološkog pristupa koji je adekvatan za ove vrste projekata, vodeći računa o djelatnosti Naručioca elaborata (javni sektor) i uzimajući u obzir činjenicu da poslovanje Opštine nije tržišno orijentisano i samim tim projekat zamjene voznog parka Opštine novim putničkim vozilima je u izradi ove analize posmatran izolovano bez uticaja na cjelokupno finansijsko poslovanje Opštine. Naime, tokom ekonomskog vijeka projekta nije moguće uspostaviti korelaciju između planirane zamjene voznog parka i uticaja na godišnje prihode i druge bilansne pozicije Opštine.

Bitno je naglasiti da se efektivnost projekta može sagledavati na nivou samog projekta ili sa gledišta društva u cjelini.

Kako Elaborat ima za cilj da pruži Naručiocu potrebne informacije o isplativosti i opravdanosti predmetnog ulaganja, ovaj Elaborat je utemeljen na nekoliko osnovnih načela:

- strukturiran je, lako je čitljiv i razumljiv,
- zbog specifičnosti predmetnog projekta orijentisan je prema društveno ekonomskoj korisnosti a ne prema tržištu i profitnoj djelatnosti,
- sadrži potrebne pretpostavke, projekcije i analize,
- daje potrebna pojašnjenja.

Elaborat sadrži osnovne pretpostavke uključujući bazično polazište i dva scenarija ulaganja. U Elaboratu su prezentirane analize koje pokazuju koliko je novčanih sredstava potrebno, za šta su ta sredstva potrebna, izvršene projekcije koristi od ušteda, prezentirano koliko će dugo novčani kapital biti angažovan, dokumentovane prednosti i nedostaci za opravdanost projekta i drugo.

Podaci uključeni u Elaboratu koji se odnose na određene finansijske i tehničke podatke i planove dobijeni su od strane Naručioca elaborata. Elaborat takođe obuhvata podatke i informacije dobijene iz eksternih izvora (dobavljači i drugo).

Podaci koji se odnose na procjene, ili projekcije budućih ulaganja i troškova kao i na projekcije društveno - ekonomskih tokova izvedeni su analizom Konsultanta u skladu s pravilima struke i odgovarajućim metodološkim pristupom.

Sva ograničenja i relevantne činjenice koje su nam bile dostupne prilikom izvođenja zaključaka su naglašeni u Elaboratu.

Elaborat je isključivo namijenjen Vama za navedenu svrhu i ne može se koristiti za bilo koje druge svrhe i namjene.

Svrha i cilj izrade Elaborata

Svaka investiciona odluka je razvojna odluka koja podrazumijeva obezbjeđenje određenih sredstava/izvora finansiranja. Temeljna odrednica svakog ulaganja/investiranja je ta da ulaganje ne donosi korist odmah, već tek nakon nekog određenog vremena, što znači da postoji vremenski nesklad između vremena ulaganja i vremena koristi.

Neke učinke investicionog projekta teško je ili nemoguće izraziti u vrijednosnom obliku, ali je vrlo bitno barem kvalitativno ih izraziti ako utiču na društveno ekonomski razvoj.

Osnovni cilj izrade ovog Elaborata je da se ispita mogućnost i opravdanost ulaganja Opštine u zamjenu postojećeg voznog parka koji čine 14 polovnih putničkih vozila. Elaborat treba da obuhvati analize koje bi pomogle Naručiocu/Opštini da isplanira ulaganja u zamjenu voznog parka na racionalan i ekonomičan način.

Ocjena isplativosti i opravdanosti ovog ulaganja se mora posmatrati sa društvenog, ekonomskog i ekološkog aspekta.

Prilikom izrade Elaborata razmatran je i opšti i specifični cilj projekta a posebno očekivane važne koristi i prednosti.

Svrha ovog Elaborata je utvrditi:

- da li su koristi veće od uložених sredstava za period ekonomskog vijeka projekta tj. predviđenog vremena upotrebe novih putničkih vozila,
- da li odabrani projekt ima optimalan odnos koristi i troškova uzimajući u obzir sve aspekte (društveni, ekonomski i ekološki) i sve razmatrane scenarije.

Ako je odgovor na ova pitanja pozitivan, projekt je isplativ i opravdan.

OSNOVNI PODACI O NARUČIOCU ELABORATA I INFORMACIJE O PLANIRANOM PROJEKTU

Opština Herceg Novi je konstituisana i funkcioniše shodno Zakonu o lokalnoj samoupravi i samostalano obavlja poslove lokalne samouprave koji su od neposrednog i zajedničkog interesa za lokalno stanovništvo, u skladu sa zakonom i statutom.

Opština, u skladu sa Odlukom o organizaciji i načinu rada lokalne uprave Opštine Herceg Novi, ostvaruje svoje poslovanje preko organa lokalne uprave i stručnih službi.

Sjedište Opštine je u Herceg Novom, Trg Maršala Tita 2.

Na dan 30.09.2015. godine Opština je imala 230 zaposlenih.

Zakonom o finansiranju lokalne samouprave i Zakonom o budžetu reguliše se donošenje budžeta, evidencija i upravljanje, pripremanje i planiranje budžeta i izvršenje budžeta Opštine. Odluku o Budžetu Opštine za kalendarsku godinu donosi Skupština Opštine. Prihodi i rashodi budžeta moraju biti uravnoteženi. Budžet se sastoji iz opšteg i posebnog dijela. Opšti dio budžeta sadrži ukupan iznos prihoda, ukupan iznos rashoda uključujući tekuću i stalnu budžetsku rezervu. Poseban dio budžeta sadrži detaljan raspored sredstava po potrošačkim jedinicama i bližim namjenama. Opština ostvaruje sopstvene prihode i zakonom ustupljene prihode, ima državnu imovinu na korišćenje, upravljanje i raspolaganje u skladu sa zakonom.

Po isteku godine za koju je budžet donijet, sastavlja se Završni račun budžeta. Opština posjeduje vozni park od 14 putničkih vozila koji služe za obavljanje djelatnosti od javnog interesa. Vozni park nije u adekvatnom stanju i stoga Opština planira da izvrši zamjenu postojećeg voznog parka na taj način što bi nabavila 13 novih putničkih vozila i izvršila prodaju 14 postojećih polovnih vozila.

OSNOVNE PRETPOSTAVKE ZA IZRADU ELABORATA

S obzirom na činjenicu da Opština raspolaže sa 14 putničkih vozila od koji su 10 vozila starosti od 10 do 20 godina, 1 vozilo starosti 9 godina i 3 vozila starosti oko 8 godina, proizilazi da Opština ima potrebu za obnovu i zamjenu postojećeg generalno dotrajalog voznog parka. Zamjenu voznog parka je potrebno vršiti radi sigurnosti, rentabilnijeg poslovanja Opštine, društvene koristi i zadovoljenje potreba lokalne zajednice za kvalitetnijom uslugom, kao i zbog potrebe za povećanom efikasnošću u poslovanju.

Od strane predstavnika Opštine nam je sugerisano da je shodno odredbama Zakona o komunalnoj policiji predviđeno usvajanje određenih podzakonskih akata koji treba da propišu uslove u pogledu zahtijevanih normativa za vozila koja koristi komunalna policija i da samim tim postojećih 5 službenih vozila koja koristi komunalna policija Opštine najvjerovatnije neće zadovoljiti te uslove.

Polazeći od navedenog, analizirajući logički i racionalno i uzimajući u obzir pokazatelje ekonomskog standarda u našoj zemlji, kao osnovnu pretpostavku za izradu ovog Elaborata smo usvojili polazište da putnička vozila koja se koriste u Crnoj Gori u službene svrhe pružaoca javnih usluga ne treba da budu starija od 10 godina.

Shodno svemu navedenom, izvršenim detaljnim analizama i drugim metodološkim pretpostavkama, ovaj Elaborat se temelji se na sljedećim polazištima:

- **U cilju obezbjeđenja minimuma uslova za zadovoljenje potreba lokalne zajednice za kvalitetnom uslugom, rentabilnijeg i efikasnijeg poslovanja i obezbjeđenja minimuma sigurnosti učesnika u saobraćaju, Opština treba svoja službena putnička vozila da zamijeni nakon isteka 10 godina starosti a da vrši nabavku polovnih vozila maksimalne starosti 5 godina (ako nema uslova za nabavku novih vozila) i to predstavlja bazično polazište u našem Elaboratu. Znači Opština treba 10 postojećih vozila da proda odmah i izvrši nabavku 10 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina a 4 preostala vozila da proda za 2 godine i tada izvrši nabavku 3 polovna putnička vozila starosti 5 godina (Bazično polazište);**
- Na osnovu smjernica Naručioca elaborata (Opštine) utvrđen je prvi Scenario koji podrazumijeva da Opština odmah proda 14 postojećih polovnih vozila i izvrši nabavku 13 novih putničkih vozila (u daljem tekstu: Zahtijevani scenario);
- Prilikom koncipiranja metodološkog pristupa za izradu Elaborata razvijen je i drugi Scenario koji podrazumijeva da Opština odmah izvrši nabavku 7 novih putničkih vozila i 6 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina i proda 14 postojećih putničkih vozila (u daljem tekstu: Alternativni scenario);
- Vrš se ekonomska ocjena projekta i ocjena društvene korisnosti projekta zamjene voznog parka. Ekonomska ocjena isplativosti i opravdanosti projekta se vrši dinamičkim pristupom komparacijom koristi i troškova realizacijom Zahtijevanog scenarija ili Alternativnog scenarija u odnosu na odustajanje od realizacije neophodnog Bazičnog polazišta;
- Analize vezane za koristi od ostvarenih ušteda i troškove goriva, održavanja i dr. sprovode se za period ekonomskog vijeka projekta tj. vremena upotrebe novih putničkih vozila koji je predviđen na 10 godina;

- Analize vezane za potrebna ulaganja (nabavne cijene novih vozila, uslovi finansijskog lizinga, troškovi kasko osiguranja, troškovi održavanja i drugo) sprovedene su na temelju ulaznih podataka i informacija dobijenih od strane relevantnih ponuđača, dok smo u razvoju potrebnih projekcija koristili određene finansijske i tehničke podatke i planove dobijene od strane Naručioca elaborata.
- Shodno karakteristikama samog projekta zamjene voznog parka Opštine, efektivnost projekta je posmatrana izolovano bez uticaja na cjelokupno finansijsko poslovanje Opštine. Analize su orijentisane prema društveno ekonomskoj korisnosti (prevashodno korisnosti lokalne zajednice) a ne prema tržištu i profitnoj djelatnosti, uzimajući u obzir činjenicu da poslovanje Opštine nije tržišno orjentisano.
- Efektivnost projekta je ocjenjivana tokom čitavog vijeka projekta - dinamičan pristup ocjeni, jer statičan pristup ocjeni nije relevantan u ovom slučaju;
- Vrijednost postojećih polovnih vozila je utvrđena Izvještajem o procjeni tržišne vrijednosti 14 polovnih putničkih vozila i ukupno iznosi 23.900 EUR;
- Kupovina polovnog vozila podrazumijeva kupovinu vozila starosti 5 godina. Vrijednosti nabavke polovnih putničkih vozila su utvrđivane na osnovu Kataloga cijena motornih vozila izdatom 2014. godine od strane "Nacionalnog biroa osiguravača Crne Gore" i usklađivanjem shodno postojećim uslovima na tržištu (ponuda i tražnja za polovnim vozilima). Na taj način je pretpostavljeno da polovno vozilo starosti 5 godina prosječno vrijedi 50% vrijednosti takvog novog vozila i da polovno vozilo starosti 10 godina prosječno vrijedi 20% vrijednosti takvog novog vozila.

ANALIZA TRŽIŠTA NABAVKE (dobavljači za vozila, uslovi finansijskog lizinga)

Prilikom utvrđivanja uslova nabavke predviđenih novih putničkih vozila, pribavili smo tri ponude renomiranih auto kuća u Crnoj Gori i odgovarajućih lizing kuća i dvije ponude osiguravajućih društava (kasko osiguranje). Prema zahtjevu Naručioca elaborata, prilikom pribavljanja ponuda i analiziranja, pretpostavili smo nabavku 8 vozila niže klase, 3 vozila srednje klase i 2 vozila više klase. Analizom su dobijeni sledeći podaci/rezultati, kako slijedi u sledećoj tabeli:

Ponu- -dač	Ukupna nabavna cijena 13 vozila po specif.	Učešće za finansijski lizing 20%	Troškovi obrade i registr. lizinga	Ukupni troškovi kamata za lizing za period od 5 godina	Troškovi kasko osiguranja (učešće u šteti 10%) za period od 5 godina
1.	166.324	33.265	2.769,93 (213,07 € po vozilu)	18,80% na iznos finansiranja 133.059 x 18,80% =25.105 €	2,71% godišnje na vrijednost vozila (166.324 x 2,71% x5) = 22.535 €
2.	178.060	35.612	1.368,85 (105,29 € po vozilu)	21,08% na iznos finansiranja 142.448 x 21,08% =30.028 €	2,08% godišnje na vrijednost vozila (178.060 x 2,08% x5) = 18.515 €
3.	157.300	31.460	-	21,65% na iznos finansiranja 125.840 x 21,65% =27.244 €	-
Pros. vrij.	167.228 €	33.445 €	1.769 €	27.459 €	20.525 €

Očekivana nominalna kamatna stopa za finansijski lizing iznosi oko 7% a očekivana efektivna kamatna stopa iznosi oko 10%.

Dokumentacija koja je poslužila za potrebe ove analiza se nalazi kao prilog ovog Elaborata.

ANALIZA I KOMPARACIJA PODATAKA VEZANIH ZA TROŠKOVE GORIVA, ODRŽAVANJA I REGISTRACIJE VOZILA

Na osnovu izvršenih analiza podataka i informacija dostavljenih od eksternih ponuđača i stručnih službi Opštine formirani su sledeći tabelarni prikazi:

Tabela potrošnje goriva

Prosječni godišnji trošak goriva za postojeća vozila	Broj pređenih kilometara postojećih vozila za 1 godinu	Prosječna kombinovana potrošnja goriva po postojećem vozilu	Prosječna kombinovana potrošnja novih vozila	Projekcija godišnjeg troška goriva novih 13 vozila
1	2	3	4	5 = (2x4xcijena)
26.669 €	240.835 km (87.199 dizel vozila i 153.636 vozila na benzin)	9,3 litara na 100 km	6 l/100 km - benz 5 l/100 km - D2	15.906 €

Prosječni godišnji trošak goriva za postojećih 14 vozila i broj pređenih kilometara postojećih vozila za 1 godinu (kolone 1 i 2 tabele), utvrđeni su na osnovu podataka dostavljenih od stručnih službi Opštine za period 2010 - 2014. godine.

Prosječna kombinovana potrošnja novih vozila utvrđena je na osnovu tehničkih karakteristika prezentiranih u katalogima i ponudama ponuđača i u ovom slučaju je primijenjen princip opreznosti.

Projekcija godišnjeg troška goriva novih 13 vozila dobijena je na osnovu podataka prezentiranih u kolonama 2 i 4 tabele i aktuelnih cijena goriva i na osnovu toga proizilazi da bi godišnja ušteda Opštine u troškovima goriva, u slučaju zamjene postojećeg voznog parka od 14 polovnih vozila sa kompletnim novim voznim parkom od 13 vozila, iznosila 10.763 EUR godišnje ili oko 40% u odnosu na postojeće troškove goriva.

Dokumentacija koja je poslužila za potrebe ove analize se nalazi kao prilog ovog Elaborata.

Tabela troškova održavanja

Troškovi održavanja postojećih vozila za 1 godinu	Godišnji troškovi održavanja za nova vozila	Ušteda od smanjenja troškova održavanja na godišnjem nivou
7.990 €	3.890 €	4.100 €

Prosječni godišnji trošak održavanja postojećih vozila je utvrđen na osnovu podataka dostavljenih od stručne službe Opštine, i po našem mišljenju je nelogičan i možda potcijenjen, što u izradi analiza može uticati na iskazivanje manjih koristi od ušteda po ovom osnovu. Troškovi održavanja za nova vozila su utvrđeni na osnovu najpovoljnije dostavljene ponude ponuđača. Dokumentacija koja je poslužila za potrebe ove analize se nalazi kao prilog ovog Elaborata.

Troškovi obavezne registracije vozila

Troškovi registracije vozila iznose za nižu klasu oko 240 EUR po vozilu, za srednju klasu 290 EUR po vozilu i za višu klasu 330 EUR po vozilu i nemaju materijalno značajan uticaj na vršenje predmetne analize i zbog toga nijesu uključeni u istu.

EKONOMSKA ANALIZA

Ekonomskom analizom primjenom dinamičkog pristupa potvrđuje se ekonomska efikasnost za duže vrijeme, najčešće cijelo vrijeme trajanja projekta, a najmanje u periodu u kojem traje otplata zaduženja/kredita. Za razliku od statičkog pristupa koji se koristi podacima iz samo jedne godine vijeka projekta, dinamičan pristup ocjeni koristi se podacima iz cijelog vijeka projekta.

Nakon što se izvrši ekonomska ocjena projekta, razmatra se da li je došlo do povećanja ili smanjenja imovine projekta kada se uzme u obzir cjelokupan vijek projekta (rentabilnost projekta). Ako projekt ostvaruje pozitivne neto primitke tada je povećan njegov ekonomski potencijal, odnosno došlo je do povećanja imovine u toj godini i obratno.

Izvor informacija za ekonomsku ocjenu investicije/ulaganja je ekonomski tok projekta ili kretanje ekonomskog potencijala projekta. Stavke u ekonomskom toku razvrstane su u tri osnovne grupe: primici (koristi), izdaci(troškovi) i neto-primici(koristi).

Ekonomski tok treba da pokaže profitabilnost projekta, odnosno koliko sam projekat generiše gotovine kada se isključe izvori finansiranja (na strani primitaka) i obaveze prema izvorima finansiranja (na strani izdataka). U nastavku Elaborata je, isključivanjem tokova finansijskog lizinga, prezentiran ekonomski tok posebno za Zahtijevani scenario a posebno za Alternativni scenario. Ekonomski tok predstavlja projekciju koristi od ušteda i troškova nastalih realizacijom Zahtijevanog scenarija ili Alternativnog scenarija u odnosu na odustajanje od realizacije neophodnog Bazičnog polazišta;

Ekonomski tok daje uvid u ekonomski potencijal projekta odnosno čini osnovu za analizu rentabilnosti. Ako su neto koristi u svim, sem u godini ulaganja, pozitivne vrijednosti (veće od nule), to znači da je u tim godinama vijeka projekta došlo do uvećanja imovine. Ekonomski tok predstavlja osnovu za dinamičku ocjenu projekta kroz određene metode. U našem slučaju kao relevantna metoda za dinamičku ocjenu ovog projekta zamjene voznog parka Opštine, primijenjena je metoda Neto sadašnje vrednosti projekta. Nije primjenjivana metoda Interne stope rentabiliteta i nijesu vršene analize osjetljivosti iz razloga nepostojanja svrhe.

U nastavku su prezentirani ekonomski tok, period povraćaja ulaganja i neto sadašnja vrijednost za oba predviđena scenarija. Takođe je prezentiran i finansijski tok (formiran po istoj osnovi kao ekonomski tok), prevashodno u cilju prezentiranja podataka i projekcije tokova koji mogu proisteći po osnovu finansijskog lizinga.

ZAHTIJEVANI SCENARIO

Zahtijevani scenario podrazumijeva kupovinu 13 novih putničkih vozila i prodaju svih 14 postojećih polovnih vozila. Naglašavamo da neophodno Bazično polazište ovog Elaborata podrazumijeva momentalnu kupovinu 10 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina i prodaju 10 postojećih polovnih vozila i kupovinu 3 polovna putnička vozila starosti 5 godina a prodaju 4 preostala postojeća polovna vozila za 2 godine.

U nastavku je prezentiran ekonomski tok, finansijski tok i komparativna ekonomska analiza realizacije Zahtijevanog scenarija u odnosu na odustajanje od realizacije Bazičnog polazišta, sagledavanjem ukupnih koristi (ušteta) i troškova po tom osnovu u procijenjenom ekonomskom vijeku korišćenja novih službenih putničkih vozila koji je u ovom Elaboratu predviđen na 10 godina.

Ekonomski tok

(iznosi u EUR)

Rb	Struktura	0	Godina projekcije									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	Ukupne koristi	23.900	62.530	11.900	22.860	10.800	9.800	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(7.000)
1	Koristi od ušteta	23.900	62.530	11.900	22.860	10.800	9.800	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(4.000)
1.1	Odustajanje od Bazičnog polazišta (nabavka polovnih vozila i prodaja postojećih vozila)		64.230 -13.600 =50.630	-	19.270 - (10.300 x 0,7) =12.060	-	-	64.230 -25.690 =38.540	-	19.270 -7.710 =11.560	-	-
1.2	Ušteta od smanjenje potrošnje goriva		8.600	8.600	7.800	7.800	7.000	5.500	3.000	1.000	(1.000)	(2.000)
1.3	Ušteta od smanjenja troškova održavanja		3.300	3.300	3.000	3.000	2.800	2.000	1.000	500	(1.000)	(2.000)
2	Ostatak vrijednosti											(3.000)
3	Priliv od prodaje 14 polovnih vozila	23.900										
II	Ukupni troškovi	167.000	3.400	3.400	3.400	3.400	3.400	-	-	-	-	-
4	Nabavka 13 novih putničkih vozila	167.000										
5	Trošak kasko osiguranja		3.400	3.400	3.400	3.400	3.400	-	-	-	-	-
III	Neto koristi/troškovi	-143.100	59.130	8.500	19.460	7.400	6.400	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(7.000)

Finansijske koristi od odustajanja od Bazičnog polazišta tj. nabavke polovnih vozila i prodaje postojećih vozila prikazane u tački 1.1 tabele ekonomskog toka su utvrđene kalkulacijom cijena polovnih putničkih vozila starosti 5 godina utvrđenih primjenom podataka iz Kataloga cijena motornih vozila izdatog 2014. godine od strane "Nacionalnog biroa osiguravača Crne Gore" i podataka dobijenih sa tržišta (ponuda i tražnja za polovnim vozilima), umanjeno za tržišnu vrijednost postojećih polovnih vozila.

Uštede od smanjenja troškova goriva prikazane u tački 1.2 tabele ekonomskog toka su utvrđene na osnovu razlike godišnjeg troška goriva 14 postojećih polovnih vozila i kataloške godišnje potrošnje (trošak) goriva za 13 novih putničkih vozila, kako je prezentirano gore u "Tabeli potrošnje goriva" na strani 5. ovog Elaborata. Dobijeni godišnji iznos uštede troškova goriva od 10.763 EUR je ponderisan (procentualno umanjen) shodno obaveznoj nabavci polovnih vozila predviđenoj Bazičnim polazištem i shodno protoku godina.

Uštede od smanjenja troškova održavanja vozila su utvrđene na osnovu upoređivanja podataka o troškovima održavanja postojećih vozila i predviđenim troškovima održavanja novih vozila, kako je prezentirano gore u "Tabeli troškova održavanja" na strani 5. ovog Elaborata. Na taj način je dobijena razlika u iznosu od 4.100 EUR koja je po godinama procentualno ponderisana (umanjivana) shodno zamjeni i starosti vozila.

Troškovi kasko osiguranja su izračunati na osnovu najjeftinije dostavljene ponude i podataka prezentiranih u tabeli "Analiza tržišta nabavke" na strani 4. ovog Elaborata.

Finansijski tok

Rb	Struktura	0	Godina projekcije									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	Ukupni primici	23.900	62.530	11.900	22.860	10.800	9.800	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(7.000)
1	Koristi od ušteda	23.900	62.530	11.900	22.860	10.800	9.800	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(4.000)
1.1	Odustajanje od Bazičnog polazišta (nabavka polovnih vozila i prodaja postojećih vozila)		64.230 -13.600 =50.630	-	19.270 - (10.300 x 0,7) =12.060	-	-	64.230 -25.690 =38.540	-	19.270 -7.710 =11.560	-	-
1.2	Ušteda od smanjenje potrošnje goriva		8.600	8.600	7.800	7.800	7.000	5.500	3.000	1.000	(1.000)	(2.000)
1.3	Ušteda od smanjenja troškova održavanja		3.300	3.300	3.000	3.000	2.800	2.000	1.000	500	(1.000)	(2.000)
2	Ostatak vrijednosti											(3.000)
3	Priliv od prodaje 14 polovnih vozila	23.900										
II	Ukupni izdaci	35.160	35.200	35.200	35.200	35.200	35.200	-	-	-	-	-
4	Nabavka 13 novih vozila-lizing učešće	33.400										
5	Trošak kasko osiguranja		3.400	3.400	3.400	3.400	3.400	-	-	-	-	-
6	Troškovi obrade i registracije lizinga	1.760										
7	Obaveze po finansijskom lizingu (anuitet)		31.800	31.800	31.800	31.800	31.800					
III	Neto primici/izdaci	(11.260)	27.330	(23.300)	(12.340)	(24.400)	(25.400)	46.040	4.000	13.060	(2.000)	(7.000)

Period povraćaja ulaganja

(iznosi u EUR)

Godina	Neto vrijednost koristi/troškova po godinama	Kumulativ	Nepokriveni dio ulaganja
0			-143.100
1	59.130	59.130	-83.970
2	8.500	67.630	-75.470
3	19.460	87.090	-56.010
4	7.400	94.490	-48.610
5	6.400	100.890	-42.210
6	46.040	146.930	3.830
7	4.000	150.930	7.830
8	13.060	163.990	20.890
9	(2.000)	161.990	18.890
10	(7.000)	154.990	11.890

Neto sadašnja vrijednost projekta

(iznosi u EUR)

Godina projekta	Neto korist/trošak iz ekonomskog toka	Diskontni faktor za diskontnu stopu 7%	Sadašnja vrijednost neto koristi
1	59.130	0,934579	55.262
2	8.500	0,873439	7.424
3	19.460	0,816298	15.885
4	7.400	0,762895	5.645
5	6.400	0,712986	4.563
6	46.040	0,666342	30.678
7	4.000	0,622750	2.491
8	13.060	0,582009	7.601
9	(2.000)	0,543930	(1.088)
10	(7.000)	0,508345	(3.558)
Ukupno	154.990		124.903

ALTERNATIVNI SCENARIO

Alternativni scenario podrazumijeva kupovinu 7 novih putničkih vozila i 6 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina a prodaju svih 14 postojećih polovnih vozila. Naglašavamo da Bazično polazište ovog Elaborata podrazumijeva momentalnu kupovinu 10 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina i prodaju 10 postojećih polovnih vozila i kupovinu 3 polovna putnička vozila starosti 5 godina a prodaju 4 preostala postojeća polovna vozila za 2 godine. U nastavku je prezentiran ekonomski tok, finansijski tok i komparativna ekonomska analiza realizacije Alternativnog scenarija u odnosu na odustajanje od realizacije Bazičnog polazišta, sagledavanjem ukupnih koristi (ušteta) i troškova po tom osnovu u procijenjenom ekonomskom vijeku korišćenja novih službenih putničkih vozila koji je u ovom Elaboratu predviđen na 10 godina.

Ekonomski tok

(iznosi u EUR)

Rb	Struktura	0	Godina projekcije									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	Ukupne koristi	23.900	57.730	7.100	18.560	6.500	5.900	43.040	2.400	12.460	(1.200)	(5.400)
1	Koristi od ušteta	23.900	57.730	7.100	18.560	6.500	5.900	43.040	2.400	12.460	(1.200)	(2.400)
1.1	Odustajanje od Bazičnog polazišta (nabavka polovnih vozila i prodaja postoj. vozila)		64.230 -13.600 =50.630	-	19.270 - (10.300 x 0,7) =12.060	-	-	64.230 -25.690 =38.540	-	19.270 -7.710 =11.560	-	-
1.2	Ušteta od smanjenja potrošnje goriva		5.100	5.100	4.700	4.700	4.200	3.300	1.800	600	(600)	(1.200)
1.3	Ušteta od smanjenja troškova održavanja		2.000	2.000	1.800	1.800	1.700	1.200	600	300	(600)	(1.200)
2	Ostatak vrijednosti											(3.000)
3	Priliv od prodaje 14 polovnih vozila	23.900										
II	Ukupni troškovi	128.460	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	23.120	-	-	-	-
4	Nabavka 7 novih i 6 polovnih vozila starosti 5 godina	128.460						38.540 -15.420 =23.120				
5	Trošak kasko osigur.	-	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	-	-	-	-	-
III	Neto koristi/troškovi	-104.560	56.030	5.400	16.860	4.800	4.200	19.920	2.400	12.460	(1.200)	(5.400)

Pojašnjenja ekonomskog toka vezana za finansijske koristi od odustajanja od Bazičnog polazišta, ušteda od smanjenja troškova goriva i ušteda od smanjenja troškova održavanja vozila prezentiranih u tabeli ekonomskog toka navedena su na strani 8. ovog Elaborata.

Finansijski tok

Rb	Struktura	0	Godina projekcije									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	Ukupni primici	23.900	57.730	7.100	18.560	6.500	5.900	43.040	2.400	12.460	(1.200)	(5.400)
1	Koristi od ušteda	23.900	57.730	7.100	18.560	6.500	5.900	43.040	2.400	12.460	(1.200)	(2.400)
1.1	Odustajanje od Bazičnog polazišta (nabavka polovnih vozila i prodaja postoj. vozila)		64.230 -13.600 =50.630	-	19.270 - (10.300 x 0,7) =12.060	-	-	64.230 -25.690 =38.540	-	19.270 -7.710 =11.560	-	-
1.2	Ušteda od smanjenja potrošnje goriva		5.100	5.100	4.700	4.700	4.200	3.300	1.800	600	(600)	(1.200)
1.3	Ušteda od smanjenja troškova održavanja		2.000	2.000	1.800	1.800	1.700	1.200	600	300	(600)	(1.200)
2	Ostatak vrijednosti											(3.000)
3	Priliv od prodaje 14 polovnih vozila	23.900										
II	Ukupni izdaci	57.440	18.700	18.700	18.700	18.700	18.700	23.120	-	-	-	-
4	Nabavka 7 novih vozila-lizing učešće i 6 polovnih vozila starosti 5 godina	18.000 +38.540 =56.500						38.540 -15.420 =23.120				
5	Trošak kasko osiguranja	-	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	-	-	-	-	-
6	Troškovi obrade i registracije lizinga	900										
7	Obaveze po finans. lizingu (anuitet)		17.000	17.000	17.000	17.000	17.000					
III	Neto primici/izdaci	(33.540)	39.030	(11.600)	(140)	(12.200)	(12.800)	19.920	2.400	12.460	(1.200)	(5.400)

Period povraćaja ulaganja

(iznosi u EUR)

Godina	Neto vrijednost koristi/troškova po godinama	Kumulativ	Nepokriveni dio ulaganja
0			-104.560
1	56.030	56.030	-48.530
2	5.400	61.430	-43.130
3	16.860	78.290	-26.270
4	4.800	83.090	-21.470
5	4.200	87.290	-17.270
6	19.920	107.210	2.650
7	2.400	109.610	5.050
8	12.460	122.070	17.510
9	(1.200)	120.870	16.310
10	(5.400)	115.470	10.910

Neto sadašnja vrijednost projekta

(iznosi u EUR)

Godina projekta	Neto korist/trošak iz ekonomskog toka	Diskontni faktor za diskontnu stopu 7%	Sadašnja vrijednost neto koristi
1	56.030	0,934579	52.364
2	5.400	0,873439	4.717
3	16.860	0,816298	13.763
4	4.800	0,762895	3.662
5	4.200	0,712986	2.995
6	19.920	0,666342	13.274
7	2.400	0,622750	1.495
8	12.460	0,582009	7.252
9	(1.200)	0,543930	(653)
10	(5.400)	0,508345	(2.745)
Ukupno	115.470		96.124

SWOT ANALIZA

U Elaboratu je predstavljena i SWOT analiza realizacije Zahtjevanog scenarija, da bi se bolje predstavila situacija vezano za ulaganje u zamjenu voznog parka Opštine.

PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
<ul style="list-style-type: none">○ Povećanje sigurnosti učesnika u saobraćaju○ Bolje zadovoljenje potreba lokalne zajednice za kvalitetnijom uslugom○ Rentabilnije poslovanje (smanjenje troškova goriva i održavanja)○ Pобољшanje turističkog imidža○ Bolja zaštita i očuvanje životne sredine (smanjenje izduvnih gasova i buke vozila)	<ul style="list-style-type: none">○ Eventualno postojanje mogućnosti povoljnijeg finansiranja nabavke novih vozila (donacija, subvencija, IPA projekti, međuopštinska saradnja ili sopstveni izvori)
ŠANSE (O)	PRIJETNJE (T)
<ul style="list-style-type: none">○ Efikasnije stručne službe Opštine i bolja motivisanost za rad	<ul style="list-style-type: none">○ Povećanje zaduženosti (obaveze po finansijskom lizingu) i dodatno opterećenje budžeta Opštine narednih 5 (pet) godina

OCJENA DRUŠTVENE KORISNOSTI I OPRAVDANOSTI PROJEKTA

Društvena ocjena projekta utvrđuje korisnost i opravdanost projekta sa stanovišta društva. Često društvene vrijednosti imaju veći značaj od ekonomskih, pa se često ekonomski neisplativi projekti zbog društvenog značaja svrstavaju u društveno prihvatljive projekte. Takođe, zbog zadovoljavanja društvenih vrijednosti, ulaganja u projekt ponekad moraju biti veća, što poskupljuje sami projekt i smanjuje njegove ekonomske koristi. Za društvenu ocjenu projekta važna je, ali nije uvijek presudna ekonomska isplativost projekta.

U ekonomsko sređenim društvima, društveni kriteriji isplativosti i opravdanosti projekata uglavnom su propisani politikama i programima razvoja javnog subjekta/sektora.

Ovaj projekat zamjene, uglavno dotrajalog, voznog parka Opštine se ne može posmatrati kao komercijalni projekat jer ovdje ne treba krajnji cilj da bude samo povećanje vrijednosti uložених sredstava, već i da se ostvari određena dobrobit za čitavu lokalnu zajednicu. Znači koristi od ovog projekta mogu biti neposredne, tj. koristi koje ima samo Opština kao subjekt, i posredne koristi koje novim voznim parkom može imati čitava lokalna zajednica.

Utvrđene su sledeće posredne društvene koristi od ovog projekta: pružanje kvalitetnije javne usluge, povećanje sigurnosti u saobraćaju i smanjenje eventualnih nesreća i šteta, bolja zaštita životne sredine i okoline, poboljšanje turističkog imidža, jačanje razvoja i modernizacije Opštine.

Zbog navedenog se razlikuje ekonomska analiza troškova i koristi, pri čemu se uzimaju u račun i neposredne i posredne koristi projekta, od finansijske analize, pri čemu se u račun uzimaju samo neposredne, "naplative" koristi projekta. Iz navedenog slijedi da neki projekt, za koji ekonomska analiza može pokazati da su mu ukupne ekonomske koristi veće od troškova, ne mora biti i finansijski isplativ.

ZADUŽENOST OPŠTINE

Analiziranjem podataka preuzetih iz Nacrta Odluke o budžetu Opštine Herceg Novi za 2015. godinu (Nacrt odluke prezentirana na web sajtu Opštine) planirani su izdaci za povrat pozajmica i kredita (konto 4511) u iznosu od 550.000 EUR što čini 4,09% ukupnih izdataka Opštine za 2015. godinu i izdaci za otplate ostalih obaveza (konto 46301) u iznosu od 1.250.000 EUR što čini 9,31% ukupnih planiranih izdataka Opštine za 2015. godinu.

IZVORI FINANSIRANJA I OBRAČUN FINANSIJSKIH OBAVEZA

Za realizaciju predmetnih ulaganja potrebno je osigurati izvore finansiranja. Sredstva za finansiranje se mogu obezbijediti iz sopstvenih i/ili tuđih izvora. U slučaju realizacije "Zahtijevanog scenarija", koji podrazumijeva nabavku 13 novih putničkih vozila, predviđeno je finansiranje putem finansijskog lizinga. Uslovi finansijskog lizinga prezentirani su tabeli u poglavlju "Analiza tržište nabavke" na stranama 4. i 5. ovog Elaborata. Daljom razradom tih podataka, dobijene su projekcije godišnjih i mjesečnih obaveza Opštine po osnovu finansijskog lizinga za period od 5 godina, kako slijedi:

Godišnja obaveza Opštine za anuitet (glavnica + kamata)	Godišnji obaveza Opštine za kasko osiguranje	Ukupna godišnja obaveza Opštine po osnovu finansijskog lizinga	Mjesečna obaveza Opštine po osnovu finansijskog lizinga sa kasko osiguranjem
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3=(1+2)</i>	<i>4 = 3/12</i>
31.789 €	3.478 €	35.267 €	2.939 €

Obaveze prikazane u tabeli gore su obračunate podrazumijevajući najpovoljniju kamatnu stopu (NKS oko 7%) i najpovoljnije troškove kasko osiguranja ponuđene od prezentiranih ponuđača.

Kako je takođe navedeno u tabeli "Analiza tržište nabavke" početni troškovi finansijskog lizinga bi iznosili 35.214 EUR (učešće Opštine za finansijski lizing bi iznosilo 20% tj. 33.445 EUR a troškovi obrade i registracije lizinga u odgovarajući registar iznosili bi 1.769 EUR), stim što bi Opština prodajom postojećih polovnih vozila ostvarila iznos od 23.900 EUR (procjena tržišne vrijednosti 14 polovnih vozila Opštine).

IZVORI INFORMACIJA I OGRANIČENJA

U toku rada na ovom Elaboratu prezentirane su nam informacije i podaci pripremljeni od strane rukovodstva i stručnih službi Opštine i podaci iz eksternih izvora (ponude dobavljača i drugo). Ovi podaci su korišćeni u izradi ovog Elaborata. Mi smo se oslonili na ove podatke i dokumentaciju bez nezavisne verifikacije istih i stoga mi ne dajemo uvjeravanje u vezi sa potpunosti i vjerodostojnošću ovih podataka.

Ovaj Elaborat nije namijenjen za bilo koju drugu svrhu osim za svrhu navedenu u dijelu "Svrha i cilj izrade elaborata" na strani 2. ovog Elaborata i ne treba da se koristi i objavljuje u skraćenoj formi. Kao autor ovog Elaborata, Konsultant ne preuzima nikakvu obavezu niti odgovornost za bilo koju eventualnu štetu koju bi Naručilac elaborata ili bilo koja druga strana mogli da imaju tumačenjem, primjenom i donošenjem odluka po osnovu ovog Elaborata.

IZJAVA KONSULTANTA

Ovim se potvrđuje sledeće u vezi sa izradom ovog Elaborata:

- Izvršili smo analizu podataka u ovom Elaboratu, u mjeri u kojoj smo smatrali za neophodno;
- Ne postoji bilo koji interes niti pristrasnost Konsultanta vezano za predmet Elaborata niti prema stranama koje su navedene i učestvovala u ovom Elaboratu;
- Naša naknada za konsultantske usluge tj. za izradu ovog Elaborata nije ni na koji način povezana sa iskazanim rezultatima Elaborata;
- Predmetni elaborat smo izradili na nepristrasan način i nemajući nikakv interes ili pristrasnost u pogledu lica (fizičkih i/ili pravnih) na koja se Elaborat odnosi. Mi smo nezavisni od Naručioca elaborata i bilo koje treće strane koja bi mogla da ima neki eventualni interes od ovog Elaborata i nemamo nikakvih trenutnih niti budućih interesa vezano za predmet ovog Elaborata;
- U izradi ovog Elaborata smo pristupili u najboljoj namjeri, koristeći najbolje moguće znanje koje posjedujemo i ovaj Elaborat je pripremljena u saglasnosti sa relevantnim profesionalnim standardima uzimajući u obzir prezentirane specifičnosti predmeta Elaborata.

ZAKLJUČNE OCJENE

Ovaj Elaborat sadrži analize društveno-ekonomske isplativosti i opravdanosti zamjene voznog parka Opštine Herceg Novi i njegov cilj je da pomogne Naručiocu elaborata (Opštini) da isplanira ova ulaganja u zamjenu voznog parka na racionalan i ekonomičan način.

Namjera Naručioca elaborata elaborirana je kroz dva scenarija ulaganja:

- Scenario zahtijevan od strane Opštine koji podrazumijeva prodaju 14 postojećih polovnih putničkih vozila i nabavku 13 novih putničkih vozila (u daljem tekstu: Zahtijevani scenario),
- Scenario razvijen sa naše strane koji podrazumjeva kupovinu 7 novih putničkih vozila i 6 polovnih putničkih vozila starosti 5 godina i prodaju 14 postojećih polovnih putničkih vozila (u daljem tekstu: Alternativni scenario).

Ova dva scenarija su analizirana u odnosu na neophodno "Bazično polazište" koje podrazumijeva da je Opština u obavezi da 10 postojećih polovnih putničkih vozila zamijeni odmah a 4 preostala polovna vozila zamijeni za 2 godine i to kupovinom polovnih putničkih vozila starosti 5 godina (polazište koje zahtijeva najmanje ulaganje novčanih sredstva a obezbjeđuje minimum uslova za zadovoljenje potreba lokalne zajednice za kvalitetnom uslugom i minimum sigurnosti učesnika u saobraćaju).

Elaborat je pripremljen razvojem i korištenjem metodološkog pristupa koji uvažava specifičnost ovog projekta zamjene voznog parka, uzimajući u obzir činjenicu da poslovanje Opštine nije tržišno orjentisano. Stoga je ocjena društveno-ekonomske isplativosti i opravdanosti vršena oslanjajući se na dinamički pristup za period predviđenog ekonomskog vijeka projekta od 10 godina, posmatrajući projekat izolovano bez uticaja na cjelokupno finansijsko poslovanje Opštine. Ocjena je vršena komparacijom i vrednovanjem koristi i troškova nastalih realizacijom Zahtijevanog scenarija/Alternativnog scenarija u odnosu na odustajanje od realizacije neophodnog Bazičnog polazišta.

Prilikom formiranja ovih zaključnih ocjena uzete su u obzir i dostavljene sugestije predstavnika Opštine da je shodno odredbama Zakona o komunalnoj policiji predviđeno usvajanje podzakonskih akata koji treba da propišu uslove u pogledu zahtijevanih normativa za vozila koja koristi komunalna policija i da samim tim postojećih 5 službenih polovnih vozila koja koristi komunalna policija Opštine najvjerojatnije neće zadovoljiti te uslove.

Sprovedenim ekonomskim analizama (tabele ekonomski tok, finansijski tok, period povraćaja ulaganja i neto sadašnja vrijednost), za period predviđenog ekonomskog vijeka projekta od 10 godina, dobijeni su sledeći rezultati:

- Analiza "Zahtijevanog scenarija" ukazuje da se povraćaj ulaganja očekuje na početku šeste godine ekonomskog vijeka projekta, što je prihvatljivo. Vrijednost neto ulaganja u baznoj godini iznosi 143.100 EUR a sadašnja vrijednost neto koristi za ukupni predviđeni ekonomski vijek projekta iznosi 124.903 EUR. Iz navedenog proizilazi da je Neto sadašnja vrijednost projekta uz prosječnu cijenu sredstava (diskontnu stopu) od 7% negativna (18.197 EUR), što nije rentabilno ali nije u značajnijem iznosu i donekle je bilo za očekivati uzimajući u obzir definisani pristup za izradu ove analize,
- Analiza "Alternativnog scenarija" ukazuje da se povraćaj ulaganja očekuje takođe na početku šeste godine ekonomskog vijeka projekta, što je prihvatljivo. Vrijednost neto ulaganja u baznoj godini iznosi 104.560 EUR a sadašnja vrijednost neto koristi za ukupni predviđeni ekonomski vijek projekta iznosi 96.124 EUR. Iz navedenog proizilazi da je Neto sadašnja vrijednost projekta uz prosječnu cijenu sredstava (diskontnu stopu) od 7% negativna u iznosu od (8.436) EUR, što nije rentabilno ali nije u značajnijem iznosu i donekle je bilo za očekivati uzimajući u obzir definisani pristup za izradu ove analize.

Finansijski tokovi pokazuju da inicijalno ulaganje kod kupovine novih vozila putem finansijskog lizinga (Zahtijevani scenario) iznosi 11.260 EUR (tabela finansijski tok) i manje je od inicijalnih ulaganja koja su potrebna pri realizaciji "Alternativnog scenarija" i/ili "Bazičnog polazišta", koji se zasnivaju na potpunoj ili djelimičnoj kupovini polovnih vozila podrazumijevajući da se ta polovna vozila kupuju iz sopstvenih a ne kreditnih sredstava. U ekonomskim analizama vezanim za kupovinu novih vozila putem finansijskog lizinga ukalkulisana je i obaveza kasko osiguranja za ta vozila za period od 5 godine, a projekcije eventualnih koristi po tom osnovu nijesu prezentirane iz razloga nepredvidivosti. Prednost pri kupovini vozila putem finansijskog lizinga može predstavljati i postojanje mogućnosti dogovora unaprijed sa lizing kućama o uslovima eventualnog otkupu vozila koja su predmet lizinga po isteku određenog vremenskog perioda.

Opština treba da izvrši analizu da li postoji mogućnosti da, u kratkom vremenskom roku, obezbijedi eventualno finansiranje nabavke dijela ili čitavog voznog parka bespovratnim sredstvima (IPA projekti, donacije, subvencije,) ili obezbijedi značajno povoljnije finansiranje od finansiranja putem finansijskog lizinga (međuopštinska saradnja, sopstveni izvori).

Uzimajući u obzir postojeću zaduženost, Opština treba da izvrši analizu eventualne opterećenosti godišnjeg budžeta Opštine u narednih 5 godina po osnovu predviđenog zaduženja po osnovu finansijskog lizinga u iznosu godišnjeg anuiteta od oko 31.800 EUR (glavnica i kamata). Takođe, uzimajući u obzir navedeno na strani 15. ovog Elaborata "Zaduženost opštine" da su budžetom Opštine za 2015. godinu planirani izdaci za povrat pozajmica i kredita i izdaci za otplate ostalih obaveza u ukupnom iznosu od 1.800.000 EUR što ukupno čini 13,40% ukupno planiranih izdataka Opštine za 2015. godinu, posmatrajući sa aspekta reda veličina, predviđeno godišnje zaduženje po osnovu finansijskog lizinga u iznosu oko 31.800 EUR ili 0,23% ukupno planiranih izdataka Opštine za 2015. godinu ne bi trebalo dodatno da utiče na ugroženost budžeta po osnovu zaduženosti.

Kako je prezentirano u pripadajućem dijelu Elaborata i SWOT analizi, ocjenom društvene korisnosti i opravdanosti projekta zamjene voznog parka Opštine utvrđene su sledeće prednosti tj. realizacijom projekta se očekuje:

- pružanje kvalitetnije javne usluge,
- povećanje sigurnosti učesnika u saobraćaju i smanjenje eventualnih nesreća i šteta,
- bolja zaštita i očuvanje životne sredine i okoline,
- poboljšanje turističkog imidža,
- jačanje razvoja Opštine.

Važno je istaći da neki društveni aspekti projekta mogu biti važni i sa aspekta potencijalnih troškova (npr. učestvovanjem u saobraćaju dotrajalog i nefunkcionalnog vozila može se načiniti šteta koja može biti značajna). Nije vršena projekcija eventualnih izdataka po ovom osnovu iz razloga nepredvidivosti.

Komparacijom nalaza iz ekonomske analize i analiza društvene korisnosti i opravdanosti projekta zamjene voznog parka Opštine, te njihovom integralnom analizom utvrđeno je da je opravdanost realizacije projekta nesporna, prevashodno iz sledećih razloga:

- Nužna je zamjena najvećeg dijela voznog parka Opštine, koji je dotrajavao, iz razloga obezbeđenja minimuma uslova za zadovoljenje potreba lokalne zajednice za kvalitetnom uslugom i obezbeđenja minimuma sigurnosti učesnika u saobraćaju;
- Ekonomske analize sprovedene na način kako je prezentirano u Elaboratu pokazuju da je projekat zamjene voznog parka Opštine efektivan ali da nije rentabilan ali ne u značajnoj mjeri (period povraćaja ulaganja je prihvatljiv ali je neto sadašnja vrijednost projekta negativna ali ne značajno). Takođe, ne postoje značajne razlike u prikazu pokazatelja ekonomske analize za oba scenarija;
- Ocjene društvene korisnosti i opravdanosti pokazuju potpunu opravdanost realizacije ulaganja s tim što su efekti te opravdanosti najveći kod nabavke novih vozila (Zahtijevani scenario).

ZBIRNA OCJENA OPRAVDANOSTI ULAGANJA

Uvažavajući činjenicu navedenu u "Bazičnom polazištu" ovog Elaborata, da Opština treba, u najvećem dijelu, da zamijeni dotrajali vozni park a shodno svemu navedenom u "Zaključnim ocjenama projekta" i potencirajući značaj društvene korisnosti, može se zaključiti da "Zahtijevani scenario" koji podrazumijeva nabavku 13 novih putničkih vozila putem finansijskog lizinga predstavlja najopravdanije i najefektivnije rješenje pod uslovom da Opština nije u mogućnosti da, u kratkom vremenskom roku, obezbijedi (djelimično ili potpuno) eventualno finansiranje bespovratnim sredstvima po ovom osnovu (donacije, subvencije, IPA projekti) ili obezbijedi značajno povoljnije finansiranje od finansiranja putem finansijskog lizinga (međuopštinska saradnja, sopstveni izvori).

Podgorica, 08. oktobar 2015. godine

**“Centar za finansijske procjene i
konsalting” DOO, Podgorica**

Miodrag Milačić, izvršni direktor