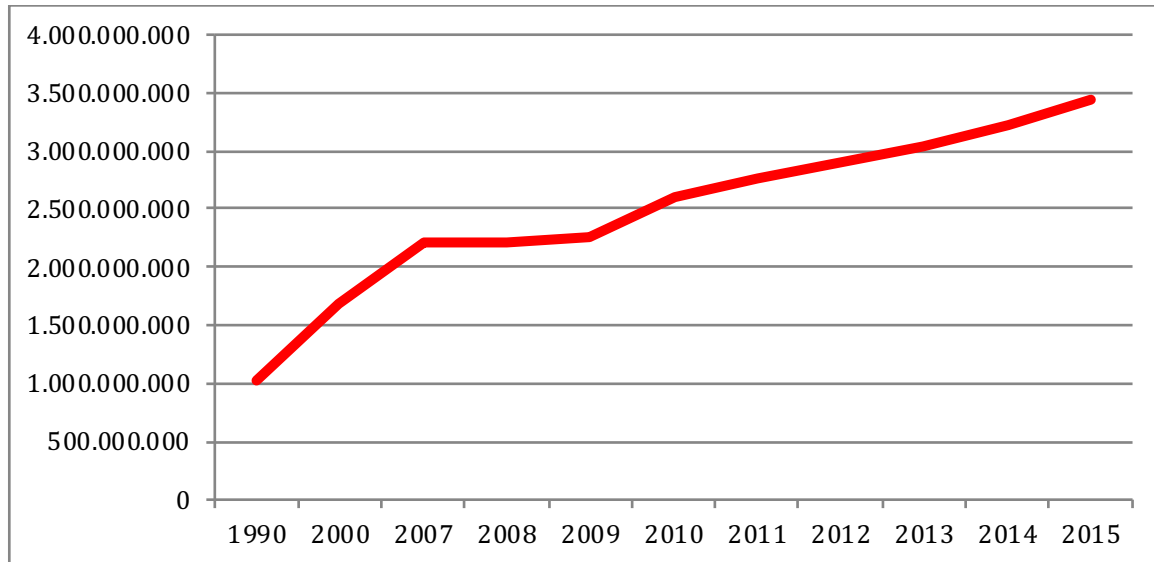


Osvrt Uprave
na poslovanje u 2016. godini
te procjenama za 2017. godinu



Poslovno okruženje

Zračni promet je jedna od rijetkih djelatnosti svjetskog gospodarstva koji uz povremen kraće zasoje stalno raste. Razlog tome je što se nakon deregulacije i liberalizacije zračnog prometa u velikom broju zemalja, došlo do porasta privatnih poduzetnika kod zračnog prijevoza, koji su ponudili povoljnije usluge cjenovno dostupnije sa novim destinacijama na koje tradicionalni prijevoznici nisu letili.



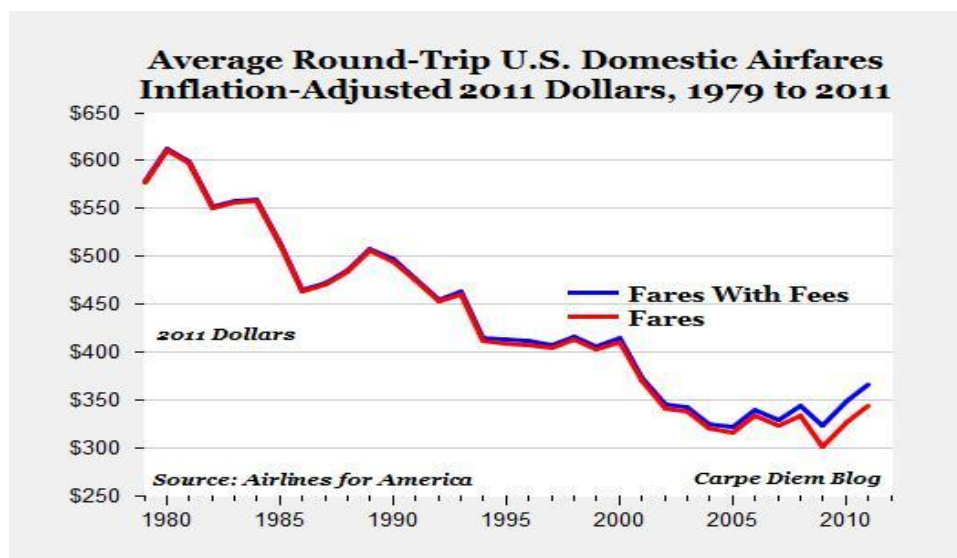
Graf 1. Broj putnika u zračnom prijevozu od 1990 do 2015.

Obzirom na činjenicu da je proizvod zračnog prometa postao jeftiniji, a kupovna moć građana srednjeg sloja povoljnija, sve veći broj korisnika zračnog prometa koristi se uslugama zračnog prometa više puta godišnje, nego je to bio slučaj u godinama kad je zračni promet bio skup.

Svi ovi učinci stvaraju novu kulturu putovanja sa promjenjenim elementima i to na način da današnji putnik koristi zračni prijevoz višekratno tijekom godine, da turisti biraju destinacije koje su postale cjenovno dostupne i da se godišnji odmori koriste višekratno sa kraćim trajanjima, obzirom da se trošak prijevoza u odnosu na trošak smještaja bitno smanjio.

Nadalje, korištenjem alata interneta i pametnih telefona, korisnici zračnog prometa sami biraju, rezerviraju i kupuju letove, sami biraju i rezerviraju smještaj i u tome su mobilni na način da često nemaju isti aerodrome dolaska i odlaska a za vrijeme boravka posjećuju veći broj interesantnih mjesta na destinaciji.

Koliko je porasla kupovna moć za proizvodom zračnog prometa, što je rezultiralo povećanjem prometa, najbolje se vidi iz sljedećeg primejra gdje je za let iz Sidney do Londona 1945 trebalo raditi 130 tjedana sa prosječnim primanjima dok je 2009 za isti let trebalo raditi 1,7 tjedana sa proječnim primanjima u Australiji.



Graf 2. Kretanje prosječnih cijena karte na unutar američkim letovima

To je i razlog porasta zračnog prometa na današnje brojke kad imamo preko 1.397 avio prijevoznika koji operiraju širom svijeta, sa 25.000 putničkih zrakoplova, opslužujući preko 3.864 aerodroma širom svijeta a sve to nadzire preko 173 službe kontrole leta.

Industrija zračnog prometa

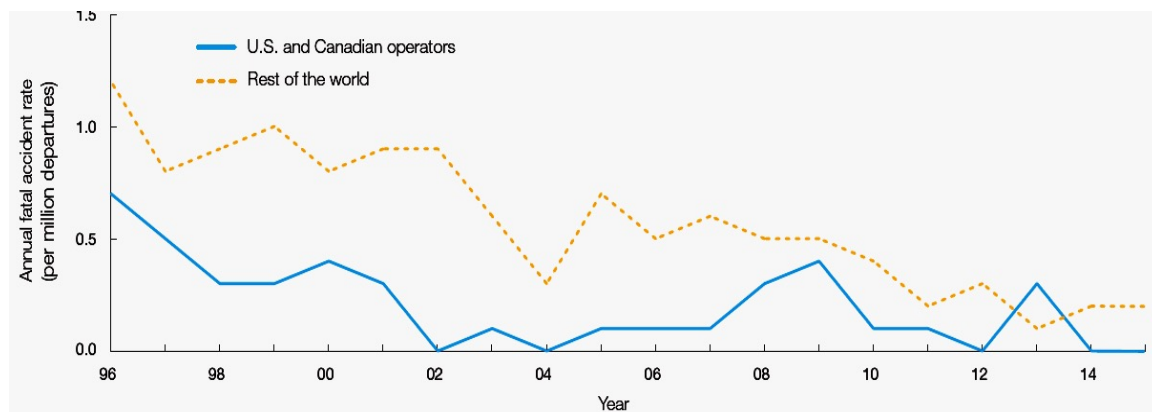
Danas avijacija zapošljava 9,9 miliona ljudi širom svijeta, a u generirani poslovima vezanim za zračni prijevoz, zaposleno je preko 63 miliona zaposlenika. Svi ti zaposlenici zaslužni su za fenomenalne brojke od 7,2 milijarde prevezenih putnika u 2005. Godini sa rastom od oko 9% godišnje, što nam govori da se zračni promet u brojkama putnika udvostručuje svakih 12 godina.

Što se tiče Hrvatske, zračni promet gotovo svih aerodrome raste dvocifrenim indeksima, a poseban je pritisak na rast prometa prema Splitu i Dubrovniku. Splitska zračna luka bilježi enorman rast prometa ali i ograničenja u mogućnosti slijetanja zbog nedostatnih kapaciteta, te je očito da je prisutna potražnja veća od ponude kapaciteta. To je razlog što je Zračna luka Split-Kaštela ustrojila svoje kapacitete u režim "reguliranog aerodroma" što znači da se letovi za Split ne mogu planirati, ako prethodno zračna luka nije dodijelila vremenski okvir u kojem kompanija može doći (slot). Ovakav nedostatak kapaciteta ide na ruku Aerodromu Brač, koji za neke prijevoznike može biti alternative, ukoliko ti prijevoznici lete zrakoplovima koji mogu koristiti pistu Aerodroma Brač.

Cijeli ovaj rast broja putnika prate i izazovi u sigurnosti i zaštiti, gdje je terorizam postao izazov ne samo za zračni promet, nego i za ukupnu granu turizma kao gospodarske grane. Zemlje ili destinacije u kojima se odgodio teroristički napad, trebaju nekoliko godina potpuno mirnog perioda da bi se vratilo povjerenje za tu destinaciju.

Što se tiče sigurnosti zračnog prometa, ako gledamo dužinu prevaljenog putovanja, zračni promet je višestruko sigurniji nego bilo koji drugi vid prometa. Nesreće u zračnom prometu u apsolutnim brojkama na godišnjoj razini padaju, unatoč stalnom

provećanju broja letova, a svi sudionici zračnog prometa i dalje rade na mjerama za daljnje smanjenje broja nesreća u zračnom prometu.



Graf 3. Broj nesreća na million polijetanja unatoč povećanju broja letova stalno pada

Daljnji izazov za zračni promet je uticaj na okoliš. Mjere zaštite okoliša i ljudi su u nekim regijama tako stroge da iste predstavljaju zapreku za izgradnju potrebitih kapaciteta za povećanje zračnog prometa, a u nekim zemljama se uvode daljnje restrikcije, kako na broj i vrijeme izvođenja operacija polijetanja i slijetanja, tako i na dodatno oporezivanje zračnog prometa po ekološkoj osnovi. Unatoč činjenici da zračni promet doprinosi svega 2-4% u produkciji ugljičnog dioksida, dok su sve druge negativne emisije zanemarive, naša djelatnost se i ističe kao jedna od najvećih zagađivača, što ne odgovara činjenicama.

Gdje je u svemu tome Brač i naš aerodrom?

Kako je već u nekoliko navrata rečeno, Aerodrom Brač je zaustavio process prilagodbe novim zahtjevima korisnika usluga na način da nije pravovremeno prilagodio duljinu uzletno-sletne staze korisnicima koji imaju želje dovesti turiste na Brač, te je time zaustavio razvoj sukladno odličnom razvoju ostalih zračnih luka u Republici Hrvatskoj.



Graf 4. Satelitska fotografija uzletno-sletne staze Aerodroma Brač sa produljenjem

Produljenjem uzletno-sletne staze sa 1440 na 1760m stvaraju se uvjeti pregovaranja sa kompanijama koje mogu na našu zračnu luku letjeti zrakoplovima sa 150 sjedla na mlazni pogon, koji svojim doletom pokrivaju gotovo cijelo područje EU.

Ovakvim smjerom razvoja Aerodroma Brač, stvaraju se pretpostavke da turisti koji dolaze na Brač neće više imati dileme doći vozilom ili zrakoplovom, jer se odredišta odakle turisti dolaze pre daleka za dolazak voziloma, dalje ti gosti dolaze iz djelova Europe gdje su klimatski uvjeti u predsezoni i posezoni znatno lošiji nego na Jadranu, a i ti djelovi Europe imaju značajno bolji GDP od djelova Europe koji su u neposrednom susjedstvu RH, te su sve to pretpostavke dužeg trajanja sezone, bolje platežne moći gostiju te kvalitetnije usluge gostu u komparaciji sa gostima koji dolaze cestovnim prijevozom.

Kako oglašavanje novih duljina uzletno-sletne staze u međunarodnim zrakoplovnim publikacijama kreće od 20.07.2017. godine, tako se i marketinške aktivnosti za pregovore sa drugim kompanijama treba početi nakon tog termina.

U svakom slučaju, u 2017. Godini, očekuje se nastavak letova iz Austrije za potrebe Gruberreisena, redovitih letova za Zagreb, nastavak i povećanje naleta tijekom feragoste za dva do tri talijanska grada i letove u organizaciji TUI sa novim tipom aviona Embrier 190.



Značajne promjene u načinu rada očekuju se i u tehnologiji prihvata zrakoplova, obzirom da je prihvata mlaznog aviona Embrier potpuno drugačiji od prihvata turboelisnih zrakoplova. Osim drugog tipa opreme, kao što su avio stepenice, dva elevator za pritlragu, ovom zrakoplovu treba i vozilo za sanitarne usluge. Svu ovu opremu treba namaviti, staviti u funkciju te školovati osoblje za rad sa istom.

U 2017. Godini, po osnovi inzistiranja dobavljača goriva, planira se i preuzimanje gorivnog skladišta i postrojenja od INA-e što znači i obuku osoblja za zakonito obavljanje prodaje naftnih derivata u trošarinskom režimu, ali i preuzimanje brige oko održavanja i

servisiranja ovog postrojenja, te povećanje police osiguranja sukladno međunarodnim standardima za prodaju goriva na iznos od 100.000.000€.

Što se tiče usaglašavanja rada sa zakonskim regulativama iz oblasti zračnog prometa, osim redovitog otklanjanja nesukladnosti zatečenih u inspekcijama Agencije za civilno zrakoplovstvo, ove godine imamo i obvezu prilagodbe dokumentacije i procedura rada sukladno traženjima Eureske agencije za civilno zrakoplovstvo, koja je postala nadležni regulator za aerodromske djelatnosti unutar hrvatske.

Kako je produljenje uzletno-sletne staze samo jedan korak u planu razvoja Aerodroma Brač, planira se čitav niz aktivnosti ali i troškova za moguće daljnje produljenje uzletno-sletne staze i to na ukupnu duljinu 1450m. ovo produljenje moguće je isključivo prema sjeveru, gdje se pojavljuju problem imovinsko-pravnih odnosa, velike količine nasipavanja koja prelaze million kubičnih metara nasipa, te premoštavanje pristupne prometnice. Svi ovi izazovi biti će obrađeni u Idejnom projektu, studiji uticaja na okoliš, Sigurnosnoj aeronautičkoj studiji te drugim prethodnim studijama za donošenje odluke o početku ovog zahtjevnog projekta.



Plan rada za 2017.godinu

Plan rada i poslovanja u 2017. Godini baziran je na optimizmu povećanja prometa zahvaljujući zrakoplovu Embraer 190 i početku letenje iz Francuske i Belgije. Budući da ovi letovi kreću u početku sezone te se završavaju krajem sezone, te obzirom da je kapacitet zrakoplova 112 sjedala, ovaj promet imati će značajan uticaj na statistiku prometa.

Ostali letovi za potrebe Grubera, kao i linijski letovi Croatia Airlinesa ostaju na istim frekvencijama kao i lani, ali se očekuje poboljšanje popunjenosti kabine. Isto tako, očekuje se povećanje naleta letova iz talijanskih aerodrome, ali nije razvidno u kojem iznosu.

	2016	2017	
		Letova	Putnika
Deauville	0	40	3.600
Brusseles	0	40	3.600
Zagreb	4120	Zagreb 10%+	4.532
Graz			
Vienna			
Linz			
Insbruck			
Bari			
Napoli			
Ancona		12	600
Salerno		12	600
Verona		12	600
Roma		12	600
Total 2016	13.119		13.531
	Ukupno	2.138	27.663
	Index		110,86%

U sljedećoj tablici slijedi prikaz početka i završetka operacija sukladno dostupnim planovima prijevoznika:


		Početak	Završetak
Tui		23.05.	03.10
Balkan express		29.07.	02.09.
Croatia Airlines		28.03.	28.10.
Gruber Reisen		20.05.	07.10.

Kako se očekuje povećanje prometa putnika, tako očekujemo i povećanje prihodovne i rashodovne stavke. Letovi iz Francuske i Belgije, u režimu su finacijskih poticaja za nove linije, pa se ne može računati na linijsko povećanje prihoda sukladno povećanju broja putnika.

Na rashodovnoj strani, postojeći resursi nisu opterećeni operativnim aktivnostima, te se ne očekuje ni povećanje troškova poslovanja sukladno povećanim

brojevima putnika već samo lagano usaglašavanje obzirom na poratak na vrijednost boda za obračun plaća na visine prije nastupanja krize.

Stoga, očekujemo da će rezultati poslovanja u 2017. godini biti pozitivni u operativnim rezultatima, ali odbijanjem stavke kamata i dalje će rezultat biti sa malim gubitkom.

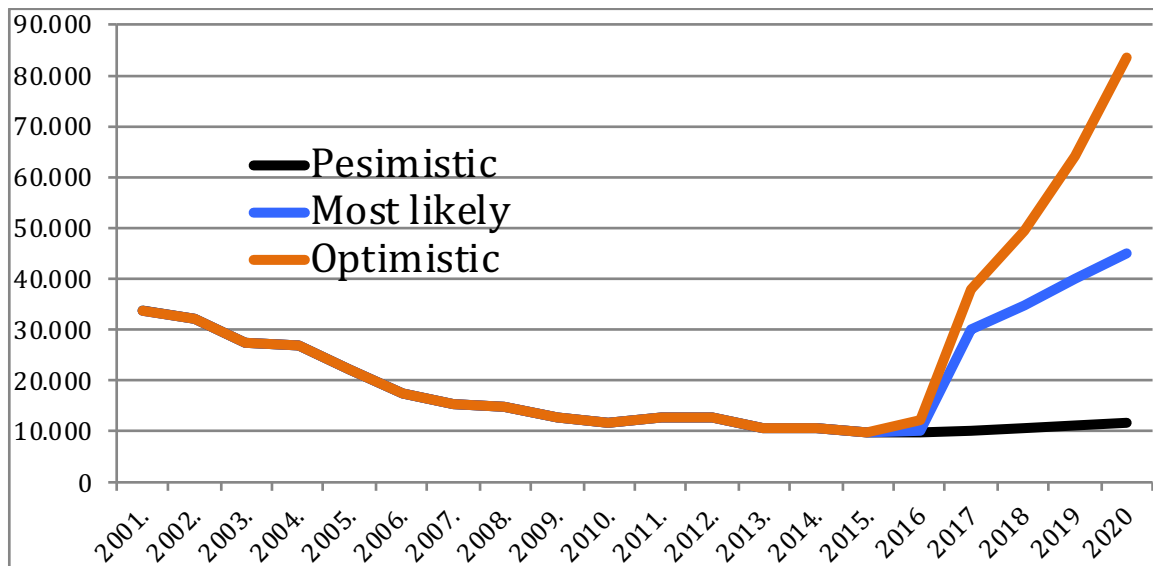
Airport Brač 	YTD Data			
	Dec 2017	Dec 2016	2017 BDG vs 2016 ACT	
	BDG	ACT	Absolute	%
Ukupno prihodi	653	437	215	49,2%
Cost of Sales	(552)	(479)	-73	15,2%
Plaće	(224)	(173)	-51	29,7%
Operativna oprema	(10)	(8)	-2	20,5%
Troškovi režija, održavanja i pranja rublja	(110)	(103)	-7	7,1%
Provizije kartičarima	(4)	(3)	-1	39,8%
Troškovi pranja rublja	0	0	0	-
Nabavna vrijednost prodane robe	(16)	(12)	-5	39,8%
Troškovi glazbe i animacije	(0)	(0)	0	-0,1%
Troškovi najma	(5)	(1)	-4	355,8%
Komunalne i ostale naknade	(6)	(6)	-0	0,1%
Struja, voda, gorivo	(35)	(27)	-8	29,1%
Telefon	(5)	(5)	-0	10,4%
Osiguranje	(10)	(8)	-2	20,5%
Troškovi popravaka i održavanja	(22)	(18)	-4	20,3%
Ostali režijski troškovi	(5)	(22)	16	-74,8%
Ostali troškovi	(2)	(1)	-1	46,1%
Trošak hrane i pića	(2)	(2)	-1	39,9%
Pansionski troškovi	0	0	0	-
Vanpansionski troškovi	(2)	(2)	-1	39,9%
Amortizacija	(206)	(194)	-12	6,1%
Operativna bruto dobit	101	(42)	143	-342,1%
% od prihoda	15%	-10%		
Marketinški i administrativni troškovi (Opex)	(130)	(118)	-11	9,4%
Ostali prihodi i rashodi	24	28	150	-15,6%
Amortizacija	206	194	12	6,1%
EBITDA*	201	62	139	225,4%
EBITDA marža	31%	14%		
Amortizacija	(206)	(194)	-12	6,1%
EBIT	(5)	(132)	127	-96,1%
Neto kamate i finansijski rezultat	(6)	(251)	245	-97,8%
EBT (prije TR)	(11)	(383)	372	-97,2%
Tečajne razlike	0	1	-1	-100,0%
EBT (nakon TR)	(11)	(382)	372	-97,2%
Porez na dobit	0	0	0	-
Neto dobit	(11)	(382)	372	-97,2%

No nastavkom rasta prometa računajući i planirano produljenje uzletno-sletne staze na 2400 m , za očekivati je da će se veći dio putnika, koji na Brač dolazi putem splitske zračne luke, preusmjeriti na Aerodrom Brač.

Nakon završetka druge faze produljenja piste, planira se korištenje zrakoplova do 250 sjedala bez ograničenja dužine trajanja leta i to za zrakoplove kao što su Boeing 737/700 i 800, Airbus 320 i 321, te druge zrakoplove sličnih performansi.

Obzirom da je druga faza projekta izravno vezana za stratešku suradnju hotelskih kuća na otoku Braču sa touroperatorom TUI koji je iskazao intres za takvu vrstu dtrateške suradnje, može se očekivati znatno povećanje naleta u organizaciji touroperatora TUI , ali svakako i početak pregovora sa low cost prijevoznicima kao što su Easyjet i Norwegian Air Shuttle, koji bi snažno otvorili britansko odnosno

skandinavsko tržište izravno prema Braču, obzirom da će druga faza produljenja piste to omogućiti.



Year	Passengers		
	PESSIMISTIC	MOST LIKELY	OPTIMISTIC
1993.	451	451	451
1994.	14.904	14.904	14.904
1995.	11.894	11.894	11.894
1996.	29.156	29.156	29.156
1997.	31.634	31.634	31.634
1998.	26.253	26.253	26.253
1999.	24.854	24.854	24.854
2000.	29.036	29.036	29.036
2001.	33.759	33.759	33.759
2002.	31.966	31.966	31.966
2003.	27.339	27.339	27.339
2004.	26.965	26.965	26.965
2005.	22.205	22.205	22.205
2006.	17.721	17.721	17.721
2007.	15.520	15.520	15.520
2008.	14.784	14.784	14.784
2009.	12.860	12.860	12.860
2010.	11.747	11.747	11.747
2011.	12.582	12.582	12.582
2012.	12.634	12.634	12.634
2013.	10.394	10.394	10.394
2014.	10.431	10.431	10.431
2015.	9.813	9.813	9.813
2016.	13.119	13.119	13.119
2017.	10.304	30.000	38.000
2018.	10.819	35.000	49.400
2019.	11.360	40.000	64.220
2020.	11.928	45.000	83.486

Pretpostavke ovakvog planiranja bazirane su na očekivanju strateškog partnerstva između Bluesunhotels grupacije i touroperatora TUI koji se trenutno vode.

DIREKTOR:



Tonći Peović MBA

6-Sep-18