

Sadržaj	strana:
1. UVODNE NAPOMENE.....	2
2. ZRAČNI PROMET U HRVATSKOJ I MODELI POSLOVANJA SUBJEKATA ZRAČNOG PROMETA	5
3. AERODROM BRAČ I POSLOVANJE U UVJETIMA PANDEMIJE	7
4. ODLUKE UVJETOVANE KRIZOM:.....	8
5. RADNICI I RADNI UVJETI ZA VRIJEME KRIZE.	10
6. INVESTICIJE I STRATEŠKE AKTIVNOSTI	11
7. PLAN RADA ZA 2021. GODINU	12

“Ljudi jednako preuveličavaju i sreću i nesreću. Nikada nismo ni tako sretni ni tako nesretni kako se govori.”

Honoré de Balzac

1. Uvodne napomene

Kako to ljudska priroda uobičava, godina 2020 počela je optimistično sa najavama novih letova i novih kompanija, nastavno na relativno uspješnu 2019. godinu koju smo završili pozitivno. Iako je bilo jasno da u 2020. godini nećemo imati strateškog partnera kompaniju TUI, koja je polučila velike brojke putnika iz destinacija odakle se prethodnih godina nije letjelo, nadali smo se zamjenom TUI-a drugim prijevoznicima, unatoč informacijama da se u dalekoj Kini pojavila zarazna bolest koja se brzo širi.

I kako je vrijeme sve više odmicalo, postalo je jasno da se zarazna bolest počela brzo širiti i kao posljedicu je imala zatvaranje granica i ograničenja u kretanjima ljudi, što se izravno odrazilo na zračni promet na onim linijama na kojima je postojala transmisija bolesti unutar populacije, no ubrzo je zaraza covid-19 poprimila svjetske razmjere, te je proglašena pandemija, odnosno ugroza zaraze na svjetskoj razini.

Posljedica proglašenja pandemije, uz očitu pasivnost i nesnalaženje svjetskih i regionalnih političkih i institucionalnih organizacija, bilo da se radi o Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji (WHO) ili Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo (ICAO) pa i Europskoj uniji, polučilo je inventivnost parapolitičko zdravstvenih na brzinu formiranih kriznih tijela sa zakonodavnim ovlastima, koja su donosila razne protu epidemiološke mjere i zabrane koje su prema obrazloženju imale znanstvene temelje, a u konačnici pokazali da su imali nikakve efekte na ograničenje širenja zaraze, uz ogromne negativne efekte na ekonomiju, a posebno na zračni promet.

Nikad od postanka zračnog prometa nije se dogodila takav scenarij koji je gotovo u potpunosti prizemljio veći dio zrakoplova avioprijevoznika, ostavljajući bez prihoda sve dionike zračnog prometa na period koji je trajao cijelu 2020. godinu, a očividno se prelio i u 2021. godinu.

Velike zemlje koje su imale jednoznačne epidemiološke mjere, kao što su Kina i Rusija, u zračnom prometu gotovo da nisu imale pad prometa, unatoč padu svih elemenata gospodarske aktivnosti, dok je interkontinentalni promet, zbog efekta transferiranja preko nekoliko zemalja sa specifičnim epidemiološkim zahtjevima, bio gotovo blokiran.

Ukupna potpora EU država nacionalnim avioprijevoznicima do danas je na razini 3,65 milijardi €

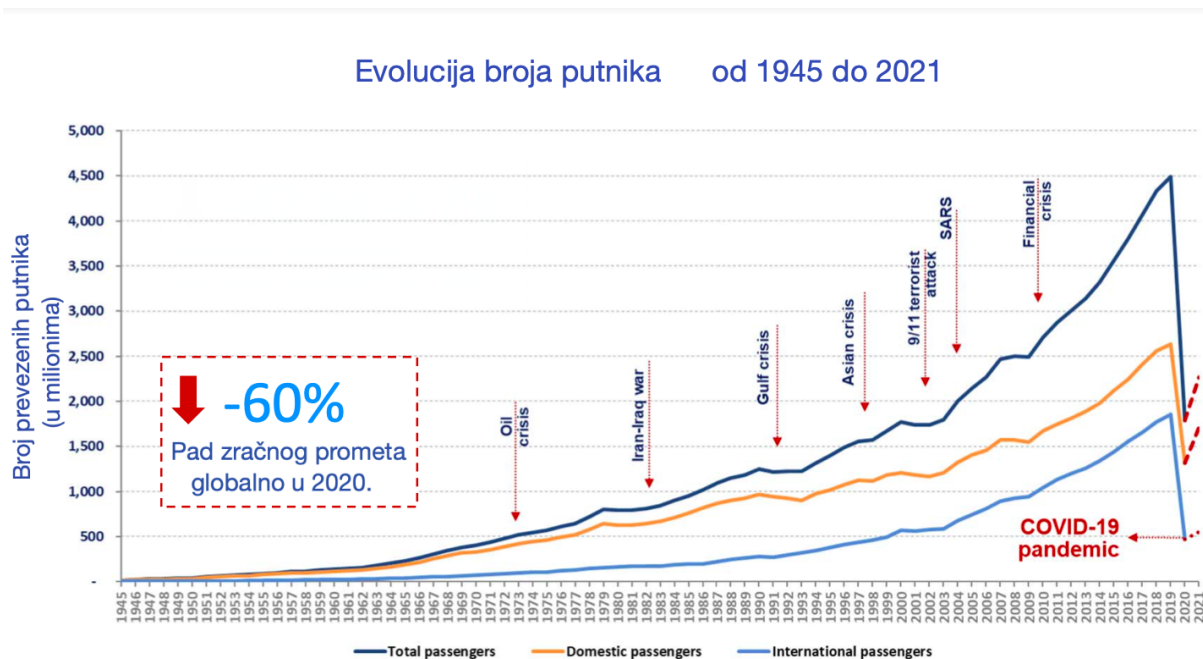
Europski zračni prijevoznici osigurali su vladinu potporu vrijednu milijarde od početka pandemije korona virusa. Njemačka zrakoplovna kompanija Lufthansa, četvrta najveća svjetska zrakoplovna kompanija, dobila je devet milijardi eura financijske injekcije, što je do sada najveće njemačko korporativno spašavanje uzrokovano COVID-19. Nizozemska je 26. lipnja objavila detalje o svojoj financijskoj potpori KLM-u paketom spašavanja vrijednim 3,4 milijarde eura. Francuska je ranije najavila potporu Air Franceu u vrijednosti od sedam milijardi eura.

Međutim, ova financijska injekcija je uvjetovana planovima za smanjenje emisija u okoliš, što pred kompanije predstavlja zahtjevnu promjenu tehnologije motora sa upitnim

ekonomskim učincima u konkurenciji sa kompanijama koje će koristiti klasična ekonomski efikasnija goriva.

Po osnovi tužbi koje je Ryanair pokrenuo, Europski sud sa sjedištem u Luksemburgu, poništio zakonitost potpora dodijeljenih KLM-u i portugalskom TAP-u s obrazloženjem da regulatori nisu opravdali velike novčane injekcije.

Opći sud sa sjedištem u Luksemburgu, međutim, rekao je da će poništavanje - i povrat novca - biti obustavljeni dok Komisija ne donese nove odluke.



Ekonomski učinci krize na zračni promet mogu se vidjeti u sljedećem prikazu, gdje se procjenjuje da je utjecaj COVID-19 na svjetski redovni putnički promet za 2020. godinu (procijenjeni stvarni rezultati), u usporedbi s razinama iz 2019. kako slijedi:

- Zračni putnički promet:

Ukupni pad zračnih putnika (međunarodnih i domaćih) od 60% u 2020. u odnosu na 2019. (ICAO)

- Zračne luke:

Procijenjeni gubitak od približno 64,6% putničkog prometa ili preko 125 milijardi USD prihoda aerodroma u 2020. u usporedbi s uobičajenim poslovanjem (ACI)

- Zrakoplovne tvrtke:

Pad prihoda od putničkih kilometara (RPK, međunarodnih i domaćih) za 65,9% u 2020. u usporedbi s 2019. (IATA)

- Turizam:

Pad prihoda od međunarodnog turizma za 1,3 bilijuna USD u 2020. u odnosu na 1,5 bilijuna USD ostvarenih u 2019. (UNWTO)

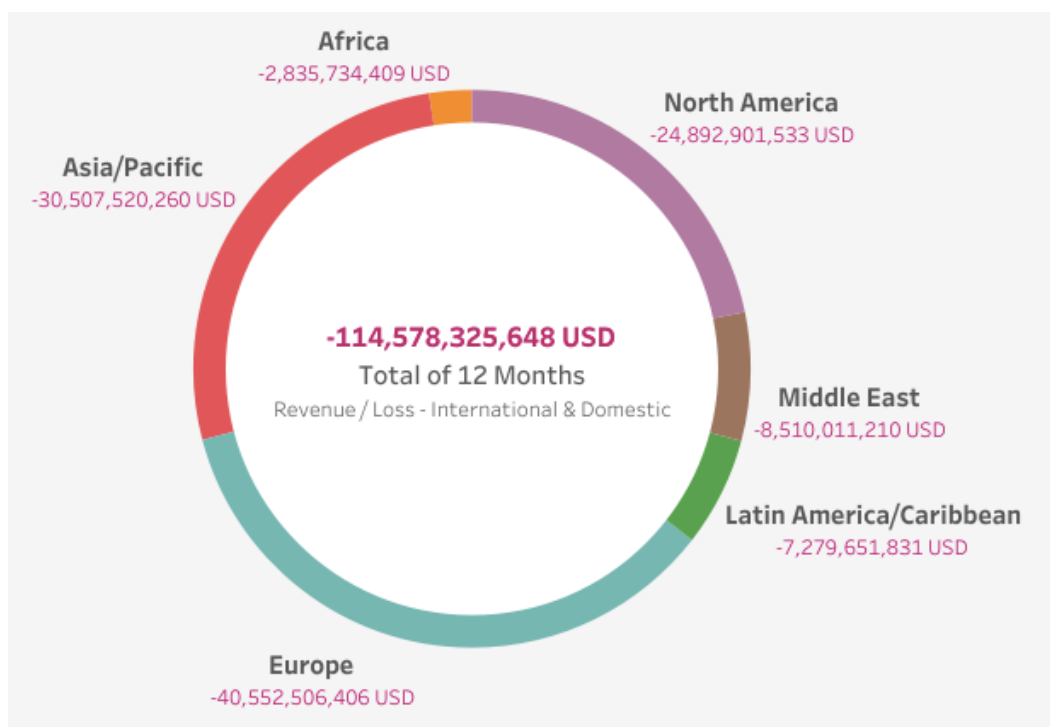
- Trgovina:

Pad svjetskog volumena trgovine robom za 5,3% u 2020. u odnosu na 2019. (WTO)

- Globalno gospodarstvo:

Procijenjeno smanjenje od -3,3% do -4,3% u svjetskom BDP-u 2020. godine, daleko gore nego tijekom financijske krize 2008-2009. (MMF-a i Svjetske banke)

Gubitak zračnih luka u svijetu cijeni se na iznos od 114 milijardi USD a gubitak europskih zračnih luka cijeni se na iznos 40,5 milijardi USD.



Mnoge aviokompanije van Kine su reagirale prizemljenjem kapaciteta, tako da je Lufthansa prizemljila cijelu flotu Airbus 380 i neke druge avione, što po kapacitetima čini 1/5 kapaciteta sjedala te je zatražila podršku njemačke vlade vezano uz značajan pad potražnje te neizvjesnost trajanja oporavka tržišta.

Neke su kompanije u Europi ušle u nepovratne financijske vode, pa je tako bankrotirao britanski Flybe koji je pokrivao preko 50% domaćih ruta u UK van londonskih aerodroma. Sad se, zbog propasti Flybe, očekuje zatvaranje osam regionalnih aerodroma UK na kojima je ova kompanija činila više od 50% prometa putnika.

Tijekom 2020. godine, bankrotirao je i češki CSA koji je imao letove prema našoj zračnoj luci zrakoplovima ATR72 za potrebe turoperatora Gruberreisen.

2. Zračni promet u Hrvatskoj i modeli poslovanja subjekata zračnog prometa

Obzirom da u sektoru zračnog prometa subjekti posluju različitim poslovnim modelima u odnosu prihod/kapital, nije ista izloženost riziku smanjenog prihoda kod zračnih luka, kao kod kontrole leta, a posebno zrakoplovnih kompanija.

Dok Zračne luke ostvaruju u prosjeku 34% bruto prihoda u odnosu na vrijednost kapitala društva, na primjeru kontrole leta bruto prihod je 165% u odnosu na kapital, dok je za Croatia Airlines, godišnji bruto prihod je 267% u odnosu na vrijednost kapitala društva.

Ovi pokazatelji odražavaju i stabilnost tvrtki na krize koje rezultiraju smanjenjem prihoda, uz male mogućnosti smanjenja rashoda, obzirom da je u zračnom prometu fiksni rashod dominantan, u odnosu na varijabilni rashod.

Financijski pokazatelji prethodnog perioda

Što se tiče prihodovne stavke subjekata zračnog prometa, ovo su okvirni pokazatelji. Od devet međunarodnih zračnih luka u 2019. godini bruto prihod je iznosio oko 1.800.000.000 kn. Zrakoplovna kompanija Croatia Airlines i TradeAir ostvarili su oko 2.000.000.000 kn bruto prihoda, dok je kontrola leta prihodovala oko 860.000.000 kn

Poslovanje u uvjetima COVID19 krize

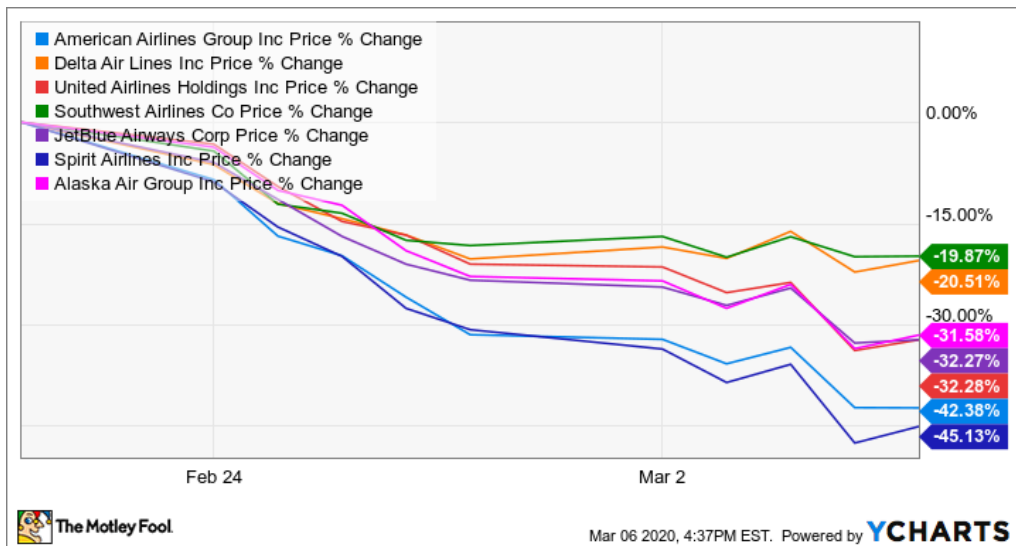
Teško je za vrijeme dok traje kriza procijeniti učinke, pogotovo u onim elementima koji su nepredvidivi, kao što je to slučaj kod pandemije.

Predmetna kriza korona virusa devastirala je zračni promet u Kini gdje je prizemljeno preko 1250 putničkih zrakoplova, jer se bilježi pad međunarodnog zračnog prometa za 80% dok je pad domaćeg zračnog prometa oko 60%.

Kod linijskih kompanija, kao što je CTN, postoji dodatni problem u kriznim vremenima, obzirom na obvezu zadržavanja letova na SLOT regulirane aerodrome, jer su SLOT-ovi dodijeljeni po režimu „Use it, or lose it“, pa stoga avioprijevoznici moraju prometovati i u uvjetima kad je to komercijalno potpuno neisplativo, kako bi zadržali poslovnu poziciju za vrijeme kad kriza prođe.

Reakcija tržišta kapitala

Burze su reagirale negativno na cijene dionica aviokompanija, koje su potonule na svim svjetskim burzama u iznosu od 15-45%.



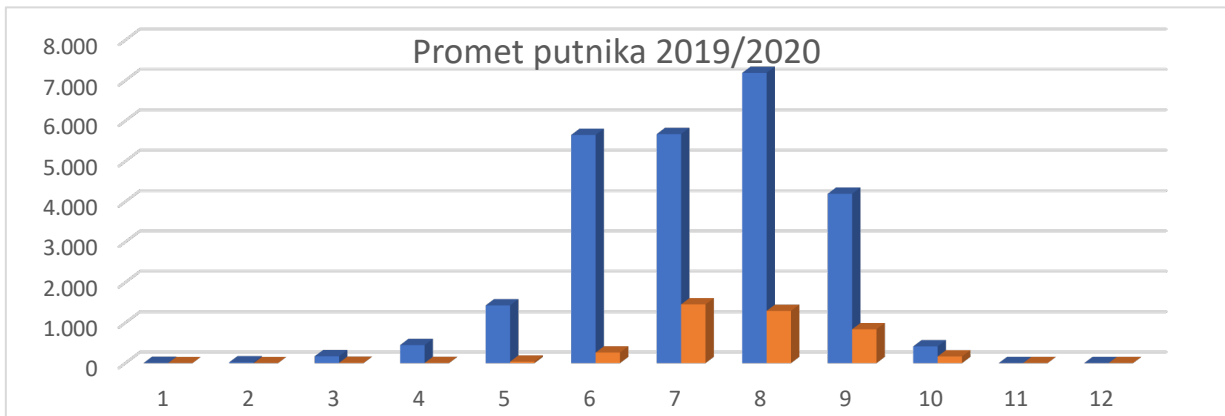
Mogu se očekivati daljnji bankroti kompanija kao posljedica gubitka planiranog prihod iz predsezona, kao i izostanak avansnih uplata turoperatora ovim kompanijama, za sezonu koja je pred nama. Većina aviokompanija ima profitnu marginu oko 1,5-2% i nema svoje financijske resurse za prevladavanje perioda izostanka prihoda.

3. Aerodrom Brač i poslovanje u uvjetima pandemije

Unatoč iskustvu iz globalnih ekonomskih, ratnih ili ugroza više sile zbog vulkanskih erupcija, cunamija ili sličnih poremećaja normalnog života, nikad u povijesti avijacije nije zabilježena slična kriza koja je gotovo prizemljila svjetsku avijaciju kao posljedice ograničenja slobode kretanja između zemalja, pa i unutra nekih zemalja i gradova, a nadasve straha ljudi od napuštanja poznatog domaćeg okruženja zbog moguće zaraze Covid-19 virusom.

Već krajem 2019 došle su informacije o pojavi i širenju virusa u Vuhanu u Kini, ali ova informacija nije previše zabrinjavala opću populaciju, jer se znalo da su slične virusne infekcije Ebole, HIV-a, ptičje groznice, SARS-a prouzročile određene krize na zračni promet i turizam, ali ne takve da bi ugrozile globalni zračni promet. Dugo je i Svjetska zdravstvena organizacija lutala sa smjernicama o sprječavanju širenja bolesti, no odluke o zabrani letova iz Kine, koje su došle prekasno, dale su indicacije da se bolest proširila širom zemaljske kugle i da se planovi za turizam u 2020. neće ostvariti.

Postojale su nade da će se epidemija smiriti dolaskom toplog vremena te da će sezona ipak biti kakva takva, što se i počelo ostvarivati turističkim dolascima uglavnom automobilom dok se zračni promet odvijao samo simbolično i sa lošom popunjenošću kabine, što je rezultiralo otkazivanjem već najavljenih letova.



4. Odluke uvjetovane krizom:

Odmah početkom sezone, kad se shvatilo koliko će biti razmjeri krize, pristupilo se organizaciji tvrtke za rad u uvjetima postojanja zaraze u društvu, sa mogućnošću obolijevanja i osoblja aerodroma, te se organizacija rada prilagođavala potrebama posla sa mjerama za osobnu zaštitu od zaraze, te mjerama za dezinfekcije prostora i opreme.

Osim nabavke zaštitnih sredstava, postavljeni su paravani na check in šalterima, paravani u operativnom centru koji ima kontakte sa korisnicima usluga, te se dijelom osoblje planiralo za rad od kuće.

Odlukom Bluesun uprave , a sa ciljem zaštite radnih mjesta, odlučeno je da se ne otkazuju ugovori o radu za radnike zbog smanjenog opsega rada, već da se ide na umanjene vrijednosti boda za sve radnike i to dana 20.04.2020. gdje je vrijednost boda smanjena za 40% sa 4,36 na 2,62 sa primjenom od 01.05.2020, no obzirom da se ipak nekakva poslovna aktivnost dešavala tijekom ljeta, donesena je korekcija vrijednosti boda 13.08.2020. kad je vrijednost boda sa 2,62 povećana na 3,27, što znači da su u odnosu na vrijednost boda iz 2019. godine do konca 2020 primjenjuje umanjene od 25%.

Sukladno donesenim uredbama Vlade RH za očuvanje radnih mjesta, Aerodrom Brač je tražio bespovratnu pomoć zbog bitno umanjenih prihoda u 2020.godini , te je dobio sljedeće potpore u visini 308.000 kn što predstavlja 14,17% od ukupnih troškova osoblja.

	BRUTO IZBOS	UPLATA HZZ	UDIO POTPORE U BRUTO IZNOSU (%)
SIJEČANJ	253.961,99		
VELJAČA	225.893,77		
OŽUJAK	156.176,88	68.250,00	Vraćeno RH jer je udio vlasništva države više od 30%
TRAVANJ	113.222,33	72.000,00	
SVIBANJ	113.278,18	76.000,00	
LIPANJ	189.971,63	Ukupno povrat 228.250,00	
SRPANJ	195.547,81		
KOLOVOZ	195.941,73	84.000,00	42,87
RUJAN	189.128,77	76.000,00	40,18
LISTOPAD	187.222,10	76.000,00	40,59
STUDENI	176.066,02		0,00
PROSINAC	177.617,75	72.000,00	40,54
ukupno	2.174.028,96	308.000,00	14,17

Obzirom na raspored rada od kuće te raspored smanjenim intenzitetom smjenama na aerodromu, ostvaren je znatno manji fond sati u odnosu na planiranje u punom radnom vremenu i to u ukupnom iznosu 1812 radnih sati, te je očito da će se zbog nemogućnosti nadoknade radnih sati veći dio ovog manjka sati morati otpisati , a sve sa ciljem da se za 2021. može napraviti radni raspored na način prema potrebi radnog opterećenja sukladno vremenu otvorenosti aerodroma za promet.

Prijedlog je da se izvrši otpis dijela neodrađenih radnih sati po osnovi nemogućnosti rada zbog uvjeta pandemije, te da se sličan način primjeni i u 2021. godini do mjeseca travnja, kad su epidemiološke mjere polako umanjivane.

Što se tiče financijskih rezultata poslovanja, prihod iz poslovanja je umanjen za 60% u odnosu na prethodnu godinu, dok smo mjerama smanjenja troškova poslovanja i troškova rada smanjili rashode za 22%. Naime, troškovi poslovanja većinom nisu varijabilni troškovi, tako da se na energentima za vozila, struji, vodi, osiguranju uslugama održavanja nije moglo bitnije uštedjeti, dok su troškovi osoblja Aerodroma Brač umanjeni za oko 39% zbog smanjenja plaće za 40% a poslije za 25% jer je bila intencija sačuvati osoblje za post covid vrijeme.

	2019	2020	INDEKS
POSLOVNI PRIHODI	7.167.601 HRK	2.892.245 HRK	40,35%
POSLOVNI RASHODI	6.134.620 HRK	4.802.062 HRK	78,28%
RASHODI ZA OSOBLJE BEZ POTPORE RH	3.059.169 HRK	1.878.809 HRK	61%
AMORTIZACIJA	1.224.540 HRK	1.327.781 HRK	
REZULTAT	928.585 HRK	-1.976.592 HRK	

Time je ostvaren gubitak u poslovanju od 1.976.592kn.

Financijske obveze iz prethodnih godina

Što se tiče obveza koje smo planirali podmiriti u 2020. godini, a koje su fakturirane u 2019. te iste zbog smanjenog prihoda nisu servisirane, tu su sljedeće obveze:

- Plaćanje dijela radova na polaganju instalacijskih kanala 109.958,00kn
- Plaćanje radova asfaltiranja platforme za malu avijaciju 280.000,00kn
- Plaćanje intelektualnih usluga projektiranja rekonstrukcije zgrade 161.778,50 KN
- Plaćanje geodetskih usluga 173.000,00kn
- Račun za isporučeni softver za uparivanje prtljage 68.750,00kn

Ovi zaostali računi posljedica su narudžbi usluga za koje se očekivalo da će se moći plaćati dinamikom dospijuća prihoda, što se na žalost nije dogodilo, pa su troškovi prebačeni za sukcesivno plaćanje u 2020. godini.

5. Radnici i radni uvjeti za vrijeme krize.

Kraj 2020.godine Aerodrom Brač dočeka je sa 22 i to zbog odlaska jednog radnika vatrogasca u travnju na drugo radno mjesto. Postojala je opasnost da se smanjenjem plaća nastavi trend prelaska radnika sa aerodroma na druga bolje plaćena radna mjesta, mada uglavnom nije bilo otvaranja novih radnih mjesta.

Što se tiče rasporeda radnog vremena za vrijeme krize, smatrali smo potrebnim prilagoditi isto možebitnim državnim, policijskim i ambulantnim letovima uz povremeni prihvat malih aviona koji su dovozili ili vlasnike istih ili putnike koji su zakupili avio taksu uslugu. Radno vrijeme je planirano sa minimalnim neophodnim osobljem u operativi, dok je svo ostalo osoblje koje nije u operativi bilo upućeno na rad od kuće. Isto tako su se pripremile, nabavile i implementirale mjere i radnje radi zaštite osoblja ali i putnika od širenja zaraze i to kroz mjere izrade zaštitnih paravana na mjestima kontakata sa strankama, zabrane posluživanja pića u zatvorenim prostorijama, mjere obveznog nošenja maski i dezinfekcije ruku, intenzivna dezinfekcija podova i radnih površina te izrada obavijesti za sve korisnike usluga o obvezi provedbe epidemioloških mjera.

Nadalje je ponuđeno radnicima da se primjeni institut Neplaćeno odsustvo, jer su radnici iskazali mogućnost obavljanja privatnih poslova za vrijeme zimskog perioda, pa se dogovorio pometnuti institut za dvojicom radnika.

Početak ljetnog perioda, pojavila se nada u normalizaciju stanja, jer se očekivalo da će dobrim vremenskim uvjetima oslabiti mogućnost širenja virusa, no obzirom da su se dozvolile aktivnosti u zatvorenim prostorima, povećalo se širenje virusa kod stanovništva i kod turista, te je već u srpnju Hrvatska ponovno stavljena na nepovoljnu kartu zemalja što se tiče zaraze covid-19.

Ovaj optimizam nije se odrazio na redoviti putnički zračni promet jer za pokretanje istog treba vrijeme, kojeg u predmetnom slučaju nije bilo, pa se određeni oporavak osjetio isključivo na privatnim letovima propelernih ili mlaznih aviona. Pooštavanjem epidemioloških mjera, ponovno je i taj optimizam splasnulo a sa njime i broj letova i putnika.

Među radnicima Aerodroma Brač, nismo imali potvrđenih slučajeva zaraze covid-19, no bilo je nekoliko slučajeva samoizolacije zbog zaraženih članova obitelji. Time možemo zaključiti da smo imali sreće, a vjerojatno su i primijenjene mjere imali učinka kako bi svoje zaposlenike kao i korisnike usluga zaštitili od zaraze virusom.

6. Investicije i strateške aktivnosti

Kao i svake godine, tražili smo sredstva iz državnog proračuna za investicijsko unapređenje sustava za isporuku goriva i to kroz čišćenje i bojanje podzemnih rezervoara, rekonstrukciju filterskog postrojenja, te indikatore stanja goriva u rezervoarima.

Nakon provedenog natječaja, potpisa ugovora te izvršenih radova u vrijednosti od oko 800.000 kn, završena je rekonstrukcija ovog kapitalnog objekta, mada se čini da će biti dodatnih zahtjeva za korekcijom neispravno izvedenih detalja od tvrtke Piraex.

Nakon završetka rekonstrukcije gorivnog postrojenja, pristupilo se pregovorima sa dobavljačem goriva INA-om, jer se sukladno zakonu trošak obrade goriva treba iskazati u cijeni goriva, što do sad nije bio slučaj, te je uz suglasnost Agencije za civilno zrakoplovstvo potpisan novi ugovor sa INA-om kojim se definiraju komercijalne provizije za Aerodrom Brač na način da se ovim prihodima mogu pokriti troškovi održavanja postrojenja.

Što se tiče obveznog osiguranja iz djelatnosti kao i loma stroja, proveden je natječaj za najboljeg ponuđača i to na način da se ovaj put izvršila detaljna raščlamba mogućih šteta i popisa osigurane imovine sukladno procijeni uporabne vrijednosti sredstva osiguranja te procjene mogućeg nastanka štete.

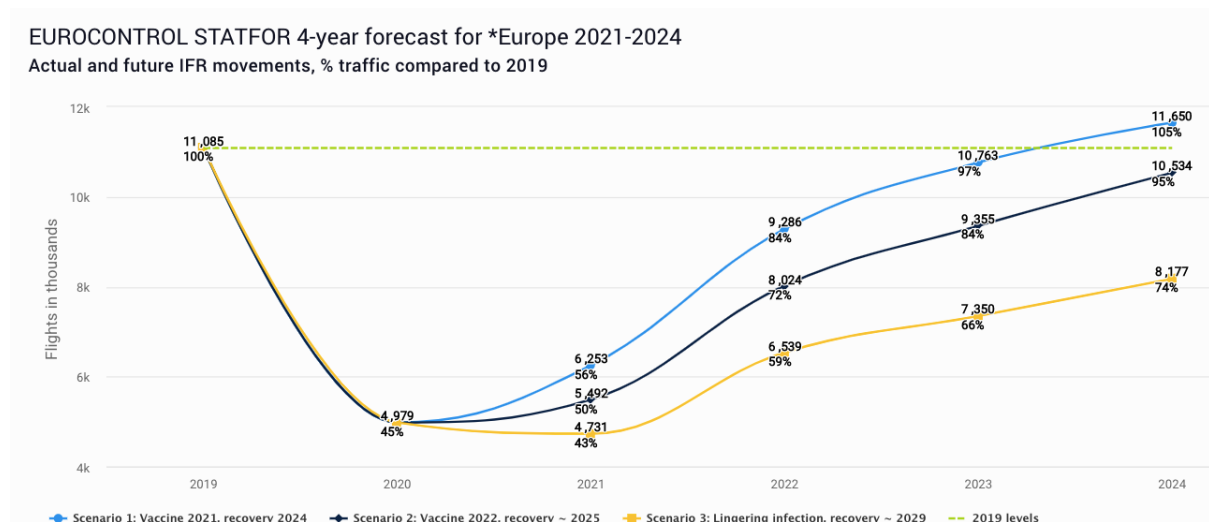
Kao su sve zračne luke iskazale solidarnost sa avioprijevoznicima kroz dodatne poticaje u cjenicima usluga, pojavila se potreba korekcijom cjenika i Aerodroma Brač. No usporedbom cijena za iste tipove zrakoplova, došli smo do zaključka da su cijene za teže zrakoplove, koje smo očekivali od kompanije SundAir, višestruko veće od nama bliskih zračnih luka, te smo pristupili generalnom reorganizaciji cjenika na način da za teže zrakoplove naše cijene budu na razini cijena aerodroma u okolini, ali smo za zrakoplove koji prometuju u domaćem javnom prometu ostavili cijene na višoj razini, kako ne bi ugrozili prihodovnu stavku za nadolazeću sezonu. Obzirom da je promjena cjenika zahtjevan proces, koji traži komunikaciju i suglasnost avioprijevoznika, ali i Agencije za civilno zrakoplovstvo, možemo iskazati zadovoljstvo što smo napravili ovaj iskorak koji je temelj za svako buduće pregovaranje sa potencijalnim avio-prijevoznicima.

7. Plan rada za 2021. godinu

Obzirom da smo u 2021. godinu ušli u jeku rasplamsane pandemije covid-19 koji je prouzročio opću blokadu svakog putovanja a time i putovanja zrakom, plan poslovanja baziramo na scenarijima zračnog prometa Eurocontrol-a koji predviđa scenarije uz uvjet varijabli koje ovise o uspješnosti zaštite cjepivom kod stanovništva Europe i svijeta, unatoč svjesnosti da situacija varira među državljanima EU a posebno među državama svijeta, pa su oscilacije ne samo na europskom nego i na svjetskom prostoru očekivane.

Oblici ekonomske recesije i oporavka

- V-oblik: normalan oblik za recesiju, kratko razdoblje naglog gospodarskog pada praćeno brzim / glatkim oporavkom
- U obliku slova U: produljena kontrakcija i prigušeni oporavak kako bi se trend linije rasta povećao
- L-oblik (depresija): dugoročni pad ekonomske aktivnosti, nagli pad nakon čega slijedi ravna linija s mogućnošću da se ne vrati trendu rasta linije
- W-oblik: recesija s dvostrukim padom, obrazac "dolje gore dolje gore" prije potpunog oporavka



U svakom slučaju, optimistički možemo planirati ostvarenje prometa putnika na razini 40% od prometa iz 2019. godine, ukoliko ne bude većih odstupanja i odgađanja letova zbog posljedica pandemije.

Planiramo operacije kompanije Croatia Airlines prema Zagrebu utorkom i subotom, te charter letove za Gruberreisen prema Gracu, Linzu i Bratislavi, jer je ove godine dio letova sa Beča preusmjeren za Bratislavu, obzirom da se radi o istom tržištu, a udaljenost od Beča je mala.

Imamo najave letova SundAir-a sa avionom A-319, jednom tjedno iz Duserdofa i Berlina. Ovo bi bilo prvi put da se obavlja redoviti promet sa zrakoplovima Airbus 319 na našu zračnu luku, no najave ovise o interesu putnika, obzirom na stanje pandemije.

Realnim optimizmom možemo očekivati promet sukladno scenariju Euro kontrola ali sa indeksom umanjenim za 10-15%. u odnosu na 2019. godinu, koja je za nas relevantna godina. Znači, planiramo promet putnika od oko 9500 putnika, od čega očekujemo ostvarenje umanjenog prometa Croatia Airlines-a , ali se nadamo i nekoliko letova drugih kompanija.

Što se tiče prihodovne strane, obzirom na manji utjecaj krize na privatne letove, nadamo se ostvarenju poslovnih prihoda od 3.800.000kn, dok se troškovi poslovanja mogu planirati na razini 2020. godine, jer se očekuje subvencija RH za plaće radnika kao mjera za zadržavanje radnika u radnom odnosu. Dakle, planiramo rashode u visini 4.500.000 kn, te na žalost ponovno gubitak u poslovanju od oko 1.000.000kn.

U Gornjem Humcu , 14.07.2021.

D I R E K T O R: