

IZVJEŠĆE O POSLOVANJU ZA 2015. GODINU



BRAČ AIRPORT

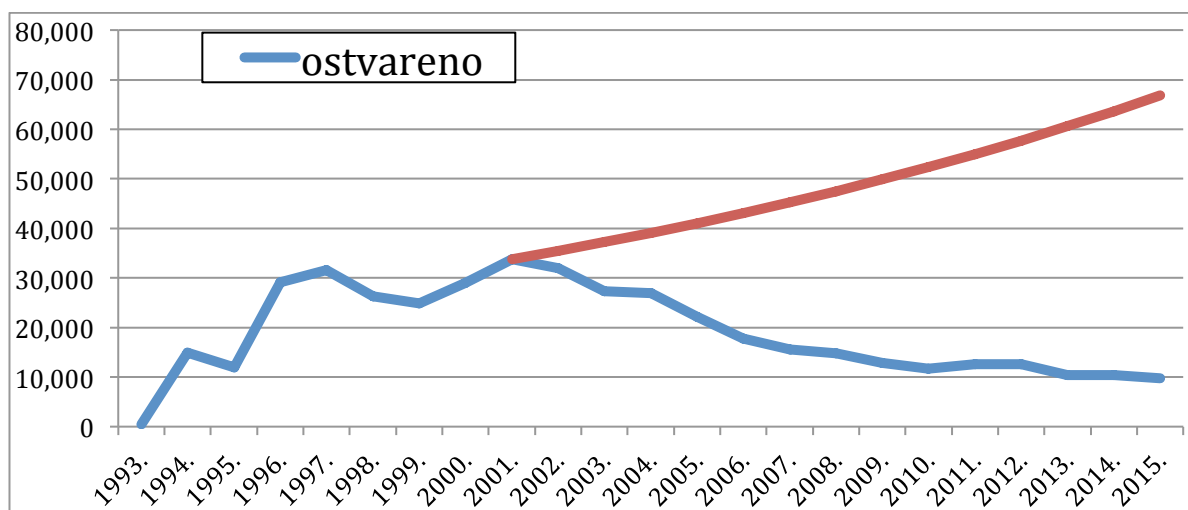


Osnovni podatci o tvrtci i infrastrukturi

Aerodrom Brač je tvrtka osnovana 1991. godine u Supetru kad je i počela izgradnja infrastrukture na lokaciji Veško polje kod Gornjeg Humca. Osnovne pretpostavke poslovanja bile su prihvat aviona generalne avijacije koji na otok Brač mogu donijeti novu ponudu visokoplatežnih gostiju iz Europe.

No, ubrzo se, u okviru turističkog gospodarstva otoka Brača, koje je i aktivno sudjelovalo u izgradnji i radu Aerodroma Brač, pojavila želja za prihvat putničkih zrakoplova. U to vrijeme, ova želja bila je sukladna strategiji razvoja otočkih aerodroma, pa su i avioprijevoznici Croatia airlines kao i Adria airways, u svojoj floti imali turboprop avione do 50 sjedala, za koje je i adaptirana pista Aerodroma Brač, tako da su i Dash 7 Adriaairwaysa te ATR 42 Croatiaairlinesa redovito operirale na Brač. U ovu su se inicijativu uključile i neki turoperatori iz Austrije i Italije te je i iz tih destinacija obavljano letenje prema Braču.

Time se promet od samog početka brzo razvijao i imao je pokazatelje kao u sljedećem grafikonu:



Crvena linija označava očekivani trend kojim se promet putnika trebao kretati da je pratio prosječno povećanje broja putnika na drugim hrvatskim aerodromima. No do tog trenda nije došlo, prvenstveno zbog promjene strategije avioprijevoznika u okolini, pa je tako Croatiaairlines zamjenila avione ATR 42 za veće Dash 8, a Adriaairways je napustila flotu turboelisnih aviona. Time je učestalost dolazaka turboprop aviona znatno pao, što je smanjilo atraktivnost destinacije obzirom na komfor dolaska.

Privatizacijom turističke privrede otoka Brača, dogodila se i njena fragmentacija te je bilo teško konsolidirati traženje iz nekoliko destinacija i nekoliko turoperatora u jedan zrakoplov, pa su neki turoperatori odustali od dolaska turista avionom na aerodrom Brač, te preusmjerili iste preko Zračne luke Split, koristeći veće zrakoplove.

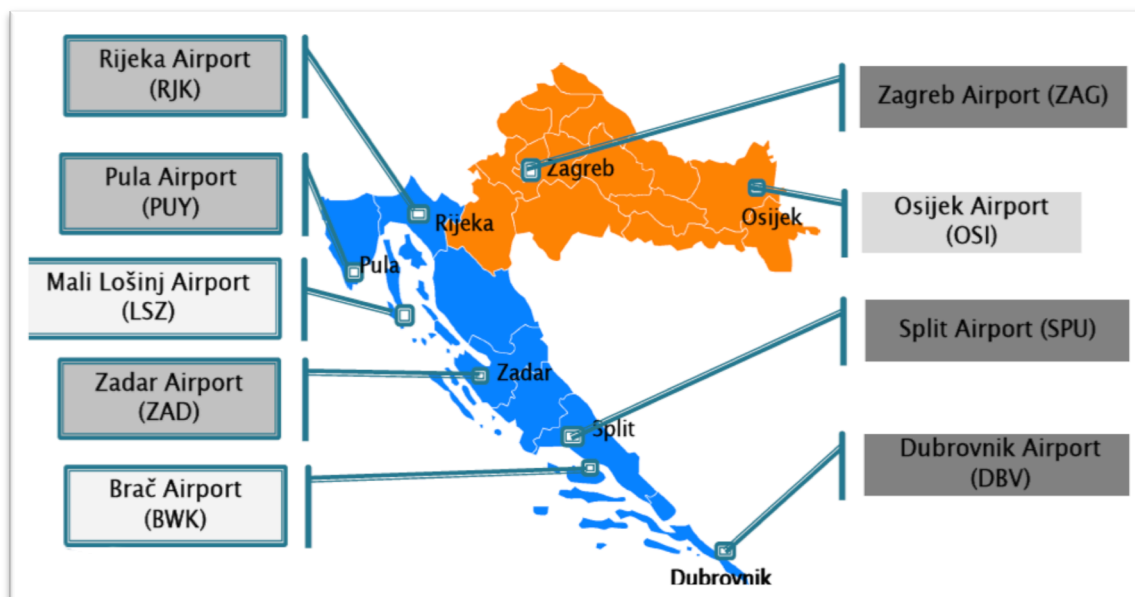
Sve to je uticalo na znatno smanjenje broja letova prema Aerodromu Brač, koji se sveo samo na jednu sezonsku liniju tjedno i sezonske letove za potrebe agencije Gruberreisen i to nekoliko letova subotom iz austriskog tržišta.

Zrakoplovno poslovno okruženje

Privatizacija aerodroma u Europi je ponovno uzela zamah, nakon što je u 2000-tim došlo do svojevrstne stagnacije zbog gospodarske krize. Danas je oko 41% (odnosno 205) svih europskih aerodroma u privatnom managementu, za razliku od svega 22% u 2010. godini. 79 aerodroma je u potpuno privatnom vlasništvu, što daje i drugu sliku oko mogućeg straha prodaje ove važne infrastrukture privatnim poduzetnicima. Obzirom da su privatni poduzetnici koji upravljaju aerodromima koncentrirani na velike aerodrome, to je i razlog što se danas 41% svih europskih putnika u zračnom prometu koriste uslugama privatnih operatora aerodroma.

Slično se dešava i sa aviokompanijama, gdje je po prvi puta u povijesti zrakoplovstva više od polovine putnika prevezeno od strane privatnih niskotarifnih avioprijevoznika, trendom koji nezaustavljivo širi svoje poslovanje na regionalne aerodrome, omogućavajući vrlo jeftin posjet destinacijama koje su do nedavno za većinu turista bile nedostupne.

No niskotarifni avioprijevoznici, kao i bolji privatni management aerodroma, stvara učinke tržne utakmice sa stalnim zahtjevima za efikasniji i jeftiniji servis na aerodromima, koji je preduvjet rasta i pregovora o otvaranju novih linija.

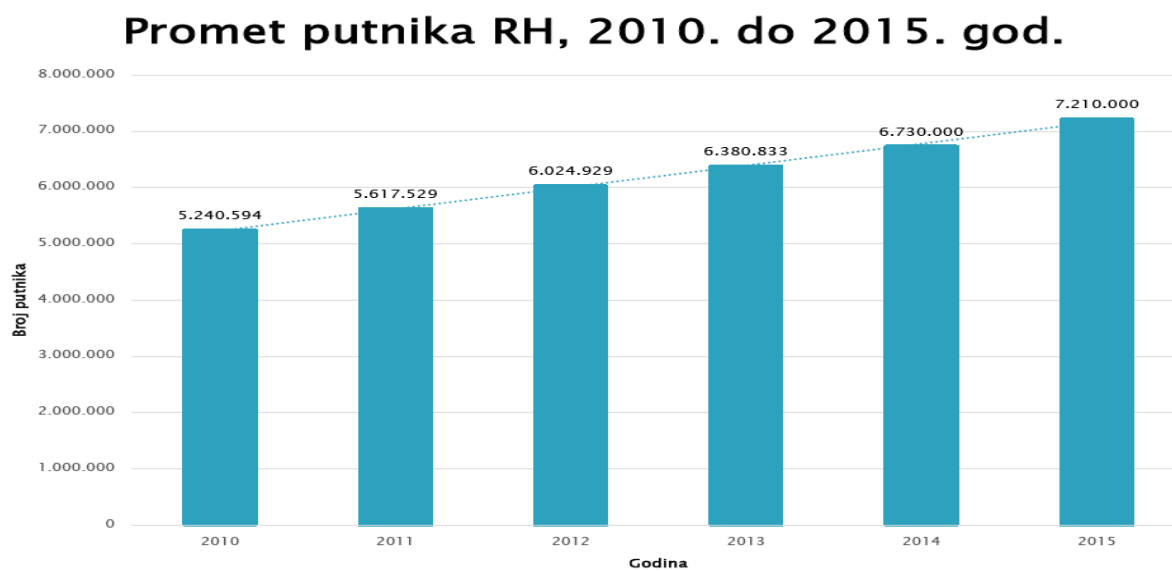


Gospodarski učinci rada aerodroma koji osim u dostupnosti destinacije, čime se povećava atraktivnost, ali i duljina trajanja turističke sezone, očituju se i u zapošljavanju lokalne radne snage, obzirom da se za svakih 1000 putnika na aerodromu generira oko 1,2 radna mjesta.

Hrvatski aerodromi bilježe stalan rast prometa putnika, što može biti referentno i za planiranje putnika na Aerodromu Brač. Naime, uobičajeni način izračuna očekivanog povećanja prometa putnika je na bazi BDPa pomnoženo sa dva i to za tržište odakle putnici kreću na putovanje.

U našem slučaju, obzirom da je dominantno tržište područje Europe, gdje je prosječan rast BDPa u 2015. Godini bio 1,9%, za očekivati je da je zračni promet imao

porast od 3,8% što odgovara stvarnom povećanju broja putnika na europskim aerodromima.



Turističko gospodarstvo otoka Brača

Otok Brač jedan je od većih hrvatskih otoka te je svojom površinom od 394,6 km², i dužinom obalne crte od 175,1 km znatno veći od Malte sa 316,2 km² i 136,8 km koja je ne samo razvijeni otok, nego i država punopravna članica EU. No za razliku od Malte koja ima preko 3,5 miliona putnika u zračnom prometu, Brač broji tek oko 10.000.

Mogli bi se usporediti i s malim grčkim otokom Santorini koji ima 15.500 stanovnika i 35 km² površine, koji ostvari promet putem aerodroma od 2.200.000 putnika na uzletno-sletnoj stazi od 2.100m dužine.

Obzirom na broj smještajnih kapaciteta na otoku Braču, ne možemo biti nezadovoljni brojem dolazaka i noćenja na otoku Braču koji je u prošloj godini bio kako slijedi:

| Općine | dolasci 2015 | | | noćenja 2015 | | |
|----------------|--------------|---------|----------------|--------------|-----------|------------------|
| | DOMAĆI | STRANI | UKUPNO | DOMAĆI | STRANI | UKUPNO |
| OPĆINA MILNA | 592 | 7.761 | 8.353 | 5.120 | 66.833 | 71.953 |
| GRAD SUPETAR | 6.590 | 63.923 | 70.513 | 36.246 | 490.145 | 526.391 |
| OPĆINA POSTIRA | 1.871 | 14.013 | 15.884 | 11.761 | 113.321 | 125.082 |
| OPĆINA PUČIŠĆA | 495 | 3.225 | 3.720 | 4.933 | 19.784 | 24.717 |
| OPĆINA SUTIVAN | 785 | 10.557 | 11.342 | 7.958 | 96.056 | 104.014 |
| OPĆINA BOL | 8.150 | 86.609 | 94.759 | 43.279 | 549.075 | 592.354 |
| OPĆINA SELCA | 391 | 8.583 | 8.974 | 3.237 | 75.342 | 78.579 |
| UKUPNO | 18.874 | 194.671 | 213.545 | 112.534 | 1.410.556 | 1.523.090 |

Obzirom na 213 tisuća dolazaka i preko milijun i pol noćenja, možemo zaključiti da broj gostiju putem zračne luke nije ni blizu razmjernan naprimjer destinaciji Dubrovnik, gdje oko 25% gostiju dolazi zračnim putem.

Isto tako se dolaskom putem aerodroma Split, značajno smanjuje kvaliteta putovanja i time ruši kvaliteta proizvoda zračnog prometa kao i postignuta cijena. Očito je da avio gosti koji dolaze zračnim putem izravno na Brač predstavljaju klijentelu više kupovne moći, te kao takvi predstavljaju potencijal za poboljšanje kvalitete destinacije a time i prihoda po gostu.

Osvrt na promet putnika

Obzirom da je protekla 2015. godina bila u ozračju formiranja i baziranja nove avio kompanije Express airways koja je sa operacijama planirala početi sredinom travnja , ali je početak letenja svojim zrakoplovom ostvarila tek početkom kolovoza, a u međuvremenu je ugovorene letove obavljala sa zamjenskim neprikladnim avionima, realizacija plana letenja, kao i prihoda je podbacila, a time dovela u pitanje nastavak suradnje sa ovom kompanijom.

Tvrtka je počela letenje kao Express Airways, registrirana u Sloveniji od strane njemačkog poduzetnika sa turskim porijeklom ,koji je dosta kasnio sa dobivanjem slovenske licence za obavljanje zračnog prometa, pa je za prve letove početkom sezone angažirao druge prijevoznike koji su letjeli za ugovorene letove.

Dobivanjem licence za prijevoz putnika, dogodilo se tek u kolovozu, kad je kompanija i počela operirati sa svojim zrakoplovom ali bez podrške u organizaciji na zemlji kao i kvalitetnog održavanja zrakoplova, što je polučilo česta odustajanja od unaprijed najavljenih letova, promjena reda letenja za neke destinacije, sa velikim poteškoćama u angažmanu osoblja aerodroma Brač, osoblja Kontrole letenja kao i osoblja za zaštitni pregled Gradske sigurnosti, koji su dolazili sa kopna.

Za neke letove, proračun broja putnika u uvjetima visokih ljetnih temperature nije izrađen prethodno, pa su u nekoliko slučajeva avioni odletjeli bez putničke prtljage, koja je naknadno poslana putnicima.

Kompanija je otvorila i dvije nove destinacije i to Duserdolf i Lepzig, ali bez prave prethodne pripreme, te je na tim linijama punjenje bilo ispod praga rentabilnosti.

Na žalost, se i naš najveći korisnik hotel Bretanida, odlučio koristiti usluge ExpressAirwaysa, što je polučilo na desetine otkazanih letova sa posljedicom gubitka planiranog broja putnika pa je umjesto povećanja broja putnika došlo do smanjenja zbog otkazanih letova. Godinu smo završili sa 8.800 putnika.



Nadalje, odlukom Hrvatske vlade, na Aerodromu Brač je ustrojeno dežurstvo za hitni helikopterski prijevoz u kojem su bili angažirani helikopteri Eurocopter EC 145, sa posadama. Ova aktivnost tražila je od Aerodroma Brač čitav niz aktivnosti u svrhu prilagodbe bazi, što je sve izvršeno na vrijeme te je nakon nekoliko inspekcija, dobivena dobra ocijena našeg angažmana. Na žalost, promjenom Vlade, projekt je zaustavljen, tako da Aerodrom Brač nije od ovog projekta dobio znatne financijske prihode, ali je investirano u traženu infrastrukturu, ostalo za buduće korisnike.



Tijekom 2015.godine postignut je dogovor o baziranju aviona na Aerodromu Brač koji sudjeluju u akciji cijepljenja lisica protiv bjesnoće bacanjem pripremljenih mamaca iz zrakoplova, u koje su uključeni avioni generalne avijacije iz cijele regije, a koji se program financira novcem EU. Obzirom na intenzitet naleta, sa našeg aerodroma pokrivena su područja Dalmacije, Like i Bosne i Hercegovine, i cijela akcija za ovo područje traje oko tjedan dana.

Akcija će vjerojatno biti trajna i obavljati će se dva puta godišnje. Komercijalni uvjeti za ovu aktivnost su povoljni za Aerodrom Brač.



Stanje infrastrukture Aerodroma Brač

Obzirom na dugogodišnju zapuštenost infrastrukture, koja može uticati na sigurnost i efikasnost letenje, ali i na zadovoljstvo korisnika usluga, Aerodrom Brač izvršio je čitav niz aktivnosti radi poboljšanja materijalnih i ljudskih resursa za koje je izdvojeno oko 1.500.000 kn kao što su:

1. Separacija demarkirane zone aerodrome za rad helikopterskih službi.
2. Uređenje prostora za boravak helikopterskog dežurstva.
3. Uređenje fasade terminalne zgrade od naslaga algi.
4. Uređenje sva tri apartmana namještajem za boravak helikopterske posade.
5. Rekonstrukcija vatrogasnog vozila radi dobivanja atesta.
6. Nabavka polovnog aerodromskog vatrogasnog vozila iz Austrije.
7. Otklanjanje nedostataka u dokumentaciji sukladno nalazima Inspekcije Agencije za civilno zrakoplovstvo
8. Uređenje sustava zaštite okoliša i reciklažnog dvorišta.
9. Rekonstrukcija ograde aerodroma kod praga "22", kod hangar in a pragu "04".
10. Niveliranje depresija oko piste na mjestima rubnih svjetala.
11. Sređivanje okoliša i odvoz komadnog otpada i starih vozila.
12. Zamjena kompletne informatičke opreme i štampaća.
13. Nabavka radio postaja za komunikaciju.
14. Nabavka i montaža strehe za dežurstvo vozila na platformi.
15. Nabavka novih metal detektor vrata zaštitnog pregleda.
16. Nabavka uređaja za detekciju eksplozivnih tekućina.
17. Rekonstrukcija lampi rasvjete piste i rulnica.
18. Opremanje ugostiteljskog objekta WiFi internetom.
19. Ravnanje prepolja na pragu piste "04".



Nakon provedbe narečenih aktivnosti i radova, možemo kazati da je stanje infrastrukture Aerodroma Brač na primjerenom nivou i da za razliku od prije nekoliko godina , zadovoljava potrebe za sigurnim i konformnim prihvatom zrakoplova i putnika.

Ljudski potencijali

Na zračnoj luci je zaposleno 16 stalno zaposlenih radnika, a tijekom sezone rade još tri do četiri sezonska radnika i to uglavnom subotama. Obzirom da su manje više svi radnici obučeni za sve djelatnosti, možemo kazati da je Aerodrom Brač jedan od rijetkih multitasking aerodroma u okruženju.

Tijekom 1015. godine, jedan je radnik sa nekoliko licenci otišao u mirovinu, a jedan je spasilac na duljem bolovanju, te je trebalo hitno pronaći zamjenske djelatnike kako bi svi operativni poslovi bili odrađeni.

Nadalje, promjenom zakona o zračnom prometu, poslovi zaštitnog pregleda putnika i njihove ručne prtljage, prestali su biti aktivnost Hrvatske policije, pa je Aerodrom Brač trebao pronaći adekvatno rješenje za ovu promjenu. Uz veliko nesnalaženje kako policije tako i Agencije za civilno zrakoplovstvo, dogovoreno je da se u dane kad imamo putnički promet, zaštitni pregled obavlja od strane djelatnika Gradske sigurnosti-Split, a u dane kad nemamo putnički promet, zaštitni pregled obavljaju djelatnici Aerodroma Brač. Pregleda putnika i ručne prtljage, a potom su ugovornim odnosom angažirani djelatnici Gradske sigurnosti- Split za obavljanje pregleda putnika, koji ugovor predstavlja znatno finacijsko opterećenje za Aerodrom Brač.

Osim ovih školovanja, obavljeno je i zaostalo školovanje i obnova licenci za druge aktivnosti aerodromskog osoblja, sukladno zakonskim obvezama, za što je također zahtijevalo velika sredstva i vrijeme.

Slijedi pregled ovaljenih školovanja i obnovljenih licenci:

| | | |
|---------------------------------|----|------------|
| → Punioc goriva | 2 | djelatnika |
| → Zaštitni pregled prtljage | 2 | djelatnika |
| → Zaštitni pregled osoba | 4 | djelatnika |
| → Poslužitelj opreme | 10 | djelatnika |
| → Prihvat putnika | 6 | djelatnika |
| → Opasne robe | 6 | djelatnika |
| → Sigurnost na platformi | 6 | djelatnika |
| → Pregled elektro uređaja | 3 | djelatnika |
| → Zaštita zračnog prometa | 14 | djelatnika |
| → Spasilačko-vatrogasna dozvola | 4 | djelatnika |

Obzirom da je unutrašnja organizacija napravljena prije nekoliko godina , te ista ne odgovara potrebama moderne fleksibilne organizacije poslova u operativnim i neoperativnim aktivnostima na aerodromu, potrebno je krenuti u izradu novog Pravilnika o radu, Pravilnika o unutaršnjoj organizaciji, te radi bolje motiviranosti radnika, i Pravilnika o stimulativnom dijelu plaće.

D I R E K T O R:



Tonći Peović MBA

Plan za 2016. Godinu

Plan poslovanja za 2016. godinu baziran je na informacijama od kupaca sa kojima smo do sad surađivali ili imamo intenzivnu komunikaciju a to su letovi u linijskom prometu, letovi u charter prometu i letovi generalne avijacije.

Što se tiče domaćeg prometa, pretpostavkama da će se državna potpora za letove iz Zagreba povećati te da će u sezoni 2016. biti ostvareno dvostruko više putnika na domaćim linijama, obzirom da je Croatia Airlines uz potporu RH po programu PSO uvela dva leta za Zagreb tjedno i to utorkom i subotom.

U međunarodnom charter prometu, Gruberreisen najavljuje otvaranje dodatne dvije destinacije i to Munchen i još jednu destinaciju u Austriji.

Možemo se nadati i izvršenju dijela projekta kojeg je Zlatni rat ugovorio sa TUI-em iz Francuske, a koji nije planiran da ide prema Aerodromu Brač, već Aerodromu Split, obzirom na zahtjev za produljenom pistom Aerodroma Brač.

Stoga se planira ostvarenje broja putnika od oko 15.000.

Što se tiče prihoda, očekuje se prihod iz redovite djelatnosti sukladan prethodnim godinama, obzirom da nije moguće planirati linearno povećanje prihoda obzirom na broj putnika, jer se za nove destinacije daju finacijski poticaji, koji samanjuju prihod po putniku za te destinacije.

Očekuje se prihod iz državnog proračuna za investicijsko održavanje na razini 1.500.000 kn te prihod od avansiranih usluga jednog korisnika a namjenjen za pokrivanje troškova investicije u produljenje piste u visini 2.500.000 kn.

Stoga se planira ostvariti sljedeći prihodi i rashodi:

| RAČUN DOBITI I GUBITKA | | | |
|---|--------|--------------|--------------|
| Amounts in | '000 € | 2015 | 2016 |
| 1. Revenues | | 410 | 1.128 |
| 1.1 Revenue from transportation services | | 318 | 727 |
| 1.2 Rental Income | | 31 | 31 |
| 1.3 Revenue from grants | | 42 | 355 |
| 1.4 Other revenues | | 20 | 15 |
| 2. Material cost | | (141) | (175) |
| 2.1.Raw materials, energy and small inventory & CGS | | (56) | (61) |
| 2.3 Other costs and services | | (86) | (114) |
| 3. Staff costs | | (268) | (294) |
| | | | |
| 4. Other operating expenses | | (44) | (44) |
| 5. Provisions | | (17) | (22) |
| EBITDA | | (60) | 592 |
| Neto proffit | | (523) | 256 |

BILANCA STANJA

| Amounts in '000 € | 2015 | 2016 |
|------------------------------------|---------------|----------------|
| BALANCE SHEET | | |
| Cash | 87 | 1.262 |
| Inventories | 14 | 20 |
| Trade Receivables | 65 | 135 |
| Other Current Assets | 32 | 40 |
| Current Assets | 198 | 1.457 |
| Fixed assets | 9.155 | 9.910 |
| Intangibles | 8 | 3 |
| Non-Current Assets | 9.164 | 9.913 |
| Total Assets | 9.362 | 11.370 |
| Short term Borrowing | 3.934 | 0 |
| Payables | 77 | 92 |
| Tax paybles/deffered tax | 788 | 778 |
| Interest expense liability | 742 | 750 |
| Other Current Liabilities | 259 | 219 |
| Current Liabilities | 5.801 | 1.840 |
| Long Term Debt | 582 | 74 |
| Non-Current Liabilities | 582 | 74 |
| Retained Earnings | -5.574 | -5.318 |
| Share capital and reserves | 8.554 | 14.774 |
| Shareholders' Equity | 2.980 | 9.456 |
| Total Equity | 2.980 | 9.456 |
| Total Liabilities | 9.362 | 11.370 |
| Net debt | 4.429 | (1.187) |
| As x of EBITDA (annualized) | -74,0x | -2,0x |