

На основу члана 60. Закона о јавним предузећима ("Службени гласник РС", број 119/2012, 116/2013-аутентично тумачење и 44/2014-други закон), и члана 72. Пословника о раду Градског већа Града Ниша („Службени лист Града Ниша“, број 1/2013),

Градско веће Града Ниша, на седници дана 08.09.2014. године, доноси

РЕШЕЊЕ

I

Градско веће Града Ниша сагласно је са Одлуком Надзорног одбора Јавног предузећа за аеродромске услуге "Аеродром Ниш" Ниш, број XIV- 3786-2/14 од 04.09.2014. године, о усвајању Елабората са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“, број 02-529/14 од 25.8.2014. године, који је израдила Регионална развојна агенција Југ д.о.о Ниш.

II

Обавезује се Јавно предузеће за аеродромске услуге “Аеродром Ниш” Ниш да се стара о реализацији овог Решења, у смислу спровођења пословне политике и обављања делатности од општег интереса.

III

Решење доставити Управи за комуналне делатности, енергетику и саобраћај, Управи за финансије, изворне приходе локалне самоуправе и јавне набавке и Јавном предузећу за аеродромске услуге "Аеродром Ниш" Ниш.

Број: 1300-6/2014-03

У Нишу, 08.09.2014. године

ГРАДСКО ВЕЋЕ ГРАДА НИША

ПРЕДСЕДНИК

Проф. др Зоран Перишић

О б р а з л о ж е њ е

Надзорни одбор ЈП „Аеродром Ниш“ Ниш, донео је Одлуку о усвајању Елабората са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“, број XIV-3786-2/14 од 04.09.2014. године, који је израдила Регионална развојна агенција Југ.

Наведени Елаборат усвојен је у сладу са чланом 6 Одлуке о начину и критеријумима утврђивања аеродромских накнада, на коју је Градско веће дало сагласност Решењем број 1241-9/2014-03 од 29.08.2014.године.

Елаборатом су, на основу извршене анализе тренутног стања и финансијске анализе пословања ЈП „Аеродром Ниш“ Ниш за претходне четири године, предложене мере које за циљ имају заштиту делатности од општег интереса и обезбеђење отворености аеродрома, као и нове конкурентне цене аеродромских услуга у авио саобраћају, уз анализу ефеката цене на будуће пословање ЈП „Аеродром Ниш“ Ниш и њене оправданости.

На основу извршене анализе, предлог Елабората је да се формира нови ценовник за редовни или варедни превоз путника и пртљага, с тим да би минимална накнада авио компаније према аеродрому по путнику износила 3 евра, и она у својој структури садржи путничку таксу, handling и landing.

У складу са Одлуком о начину и критеријумима утврђивања аеродромских накнада, мере које су предложене Елаборатом обухватају период од дана почетка летњег реда летења 2015. године до дана почетка летњег реда летења 2018. године, с тим да је финансијска анализа будућег пословања, обухватила период од 6 година како би се показали ефекти мера на дужи период.

Управа за комуналне делатности, енергетику и саобраћај је, разматрајући достављену Одлуку, констатовала да је достављени акт у складу са прописима који регулишу процедуру доношења, те је имајући у виду наведено, израђено решење као у диспозитиву.

УПРАВЕ ЗА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ,
ЕНЕРГЕТИКУ И САОБРАЋАЈ

НАЧЕЛНИК

Миодраг Брешковић

На основу члана 18. Закона о јавним предузећима („Службени гласник Републике Србије“, број 119/2012), члана 29. Статута ЈП „Аеродром Ниш“ и члана 6. Одлуке о начину и критеријумима утврђивања аеродромских накнада ЈП „Аеродром Ниш“, Надзорни одбор ЈП „Аеродром Ниш“ доноси дана 04.09.2014. године

ОДЛУКУ

Усваја се Елаборат са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“ бр. 02-529/14 од 25.8.2014. године, који је израдила Регионална развојна агенција ЈУГ доо Ниш.

Саставни део ове одлуке је Елаборат са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“ бр. 02-529/14 од 25.8.2014. године.

Број: XIV - 5786-2 /14
У Нишу, 04.09.2014. године

Надзорни одбор ЈП "Аеродром Ниш" Ниш
Председник
Проф. др Радослав Бубањ



Доставити:

- Управа за комуналне делатности, енергетику и саобраћај – 4 примерка
- директор
- руководилац комерцијално финансијске делатности
- руководилац правног сектора
- А/А

Образложење

Јавно предузеће за аеродромске услуге „Аеродром Ниш“, чији је оснивач Град Ниш, основано је ради пружања пратећих активности у ваздушном саобраћају (прихвата и отпреме ваздухоплова, путника и ствари).

Проблеми око успостављања редовног авио саобраћаја на аеродрому „Константин Велики“ у Нишу постоје више година уназад.

Полазећи од важећих прописа ,уз активно учешће Града Ниша и ЈП „Аеродром Ниш“, приступило се изналажењу решења на успостављању редовног авио саобраћаја.

Чланом 9. Одлуке о начину и критеријумима утврђивања аеродромских накнада ЈП „Аеродром Ниш“ бр. XIII-3683-2 од 28.8.2014. године (на коју је Градско веће Града Ниша дало сагласност 29.8.2014. године), предвиђено је да ће Град Ниш и ЈП „Аеродром Ниш“ припремити, усвојити и спровести Елаборат са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“.

Регионална развојна агенција ЈУГ доо Ниш је 3.9.2014. године доставила, Јавном предузећу за аеродромске услуге „Аеродром Ниш“, Елаборат са програмом мера о унапређењу конкурентности аеродрома „Константин Велики“ бр. 02-529/14 од 25.8.2014. године.

Полазећи од пројектованих биланса успеха датих у Елаборату, као и закључака и мера, такође датих у Елаборату, затим члана 11. Одлуке о Јавном предузећу за аеродромске услуге „Аеродром Ниш“ и члана 29. ст. 1. тачка 1. Статута ЈП „Аеродром Ниш“, којим је регулисано да Надзорни одбор утврђује пословне циљеве Предузећа, одлучено је као у диспозитиву одлуке.

ЈП „Аеродром Ниш“

директор

Драган Бугариновић





ELABORAT SA PROGRAMOM MERA O UNAPREĐENJU KONKURENTNOSTI AERODROMA “KONSTANTIN VELIKI”

Autor: M.Sc. Ecc. Ivan Petković

Niš, Avgust 2014.

Osnovni podaci:

Naručilac izrade Elaborata: Grad Niš, JP Aerodrom Niš

Obrađivač: Regionalna razvojna agencija Jug, skraćeno RRA Jug

Projektni zadatak: Utvrđivanje i predlog nove konkurentne cene aerodromskih uskuga u avio saobraćaju, uz analizu efekata cene na buduće poslovanja JP Aerodrom Niš

Autor i rukovodilac projekta izrade elaborata:

M.Sc. Ecc. Ivan Petković, Rukovodilac sektora za razvoj infrastrukture i održivi razvoj RRA Jug

Ko-autori:

Ivan Mihajlović, Menadžer sektora za razvoj ekonomije i ljudskih resursa, RRA Jug

Liliia Adzhadzh, Student of International economic relations, University of Odessa

Korišćena literatura:

City of Niš Airport development project, Business case report 20.04.2010, SEK advisory service

Generalni master plan saobraćaja u Srbiji, Oktobar 2009. Godine

Biznis plan za period 2007-2022. godine, 2007, JP Aerodrom Niš

Studija održivosti vazdušnog saobraćaja za Aerodrom Konstantin Veliki u Nišu, 2013, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu.

Datum početka izrade: 15. Avgust 2014. godine

Datum završetka i predaje: 25. Avgust 2014. godine

Potpis Direktora RRA Jug:

Bojan Avramović
Direktor RRA Jug

Sadržaj

Osnovni podaci:	2
Sadržaj	3
1. REZIME.....	5
2. PROFIL PREDUZEĆA	6
2.1 Osnovni podaci o preduzeću.....	6
2.2 Kratak istorijat aerodroma.....	6
2.3 ORGANIZACIONA STRUKTURA PREDUZEĆA.....	8
3. TEHNIČKO – TEHNOLOŠKA ANALIZA	9
3.1 Osnovne tehničke karakteristike objekata Aerodroma Konstantin Veliki	12
Osnovne karakteristike objekata niskogradnje:	12
Osnovne karakteristike objekata visokogradnje:	13
3.2 Pregled aerodromske opreme za opsluživanje putnika i vazduhoplova	14
4. PRAVNI OSNOV	16
5. KADROVSKI POTENCIJAL	17
6. Finansijska analiza poslovanja u prethodnom periodu	20
6.1 Finansijska analiza i struktura bilansa JP Aerodrom Niš.....	20
6.2 Struktura sredstava JP Aerodrom Niš.....	25
6.3 Pokazatelji efikasnosti poslovanja preduzeća	29
6.4 Rezime VI poglavlja.....	29
7. ANALIZA TRŽIŠTA	30
7.1 Ostvareni avio saobraćaj sa aerodroma Niš u dosadašnjem periodu sa analizom postojećeg kapaciteta aerodroma	30
7.2 Opslužno područje Aerodroma Niš	31
7.3 Analiza tržišnog potencijala.....	32
8. ANALIZA ZAHTEVA TRŽIŠTA I KONKURENCIJE	35
8.1 Aerodromi u okruženju	35
8.2 UTICAJ NISKOTARIFNIH PREVOZNIKA NA RESTRUKTURIRANJE AERODROMSKOG SAOBRAĆAJA	40
RAZVOJ I MODEL POSLOVANJA NISKOTARIFNIH PREVOZNIKA	41

Tabela 8.2.1 Porast broja putnika na rumunskom <i>Aerodromu Sibinj</i> (Rumunija) nakon investicije od 77 miliona € u renoviranje PSS-a i terminalne zgrade.....	43
8.3 Analiza cene usluga na aerodromima kod konkurencije.....	44
8.4 Rezime VIII poglavlja.....	45
9. Finansijska analiza budućeg poslovanja pod novim okolnostima	46
9.1 OBRAČUN ORIJENTACIONE PROSEČNE CENE KOŠTANJA PO LETU I PO PUTNIKU	47
9.2 OBRAČUN TROŠKOVA NABAVKE MATERIJALA.....	48
9.3 PLAN PRIHODA	50
9.4 DINAMIČKI BILANS USPEHA	51
9.5 FINANSIJSKI TOK PROJEKTA.....	54
9.6 OCENA EKONOMSKIH EFEKATA ULAGANJA	56
9.7 ANALIZA OSETLJIVOSTI	59
9.8 ZAKLJUČNA OCENA O OPRAVDANOSTI ULAGANJA.....	60
10. ANALIZA RIZIKA.....	60
10.1 UPRAVLJANJE RIZICIMA.....	60
10.2 Pregled i procena rizika sa predloženim mearama	60
11. ZAKLJUČAK I MERE	Error! Bookmark not defined.
Mere:.....	Error! Bookmark not defined.

1. REZIME

Novi tržišni uslovi, kao i potreba za preorijentacijom na niskotarifne vazduhoplovne kompanije uslovalo je stvaranje preduslova za prilagođavanje poslovanja JP Aerodrom Niš. Kako je osnovni kriterijum niskotarifnih kompanija konkurentna cena usluge, potrebno je u skladu sa tim prilagoditi i cenovnik pružanja usluga u avio saobraćaju od strane operatera aerodroma, Javnog preduzeća Aerodrom Niš. Projektni zadatak Elaborata je da utvrdi i predloži novu, konkurentnu cenu pružanja usluga. U tom cilju izvršiće se analiza dosadašnjeg poslovanja JP Aerodrom Niš, zatim analiza postojećeg tržišta, segmentisaće se osnovne ciljne grupe putnika, sprovešće se istraživanje konkurentnih aerodroma u okruženju. Kao rezultat svih pomenutih analiza biće predložena minimalna nova cena aerodromskih usluga po putniku, čiji će osnovni kriterijum biti konkurentnost u odnosu na okruženje u cilju privlačenja većeg broja niskotarifnih kompanija radi uspostavljanja novih destinacija i letova iz Niša.

Drugi deo Elaborata odnosiće se na mogući finansijski uticaj nove cene na poslovanje JP Aerodrom Niš, kroz projektovanje finansijskog rezultata u periodu od 3 do 6 godina. Projekcija će se odnositi na bilans uspeha bez letova, pri čemu će referentna godina biti 2014, na osnovu priloženog bruto bilansa poslovanja do 30.06. Zatim projekcija bilansa uspeha koji se odnosi samo na operativne prihode i troškove nastale kao posledica primene nove cene za aerodromske usluge u avio saobraćaju. U krajnjem izvršiće se projekcija bilansa uspeha koji će obuhvatati oba projektovana bilansa (bilans bez avio saobraćaja, kao i bilans poslovanja po novom cenovniku), kako bi se prikazao uticaj nove predložene cene na sveobuhvatno poslovanje JP Aerodrom Niš. Osim dinamičkih bilansa uspeha, izvršiće se i projekcije finansijskog toka, kao i dinamička ocena ekonomske efikasnosti projekta.

Sagledaće se mogući rizici koji utiču na poslovanje JP Aerodrom, kao i predložene mere za upravljanje identifikovanim rizicima. Kroz zaključnu ocenu Elaborata predložiće se i mere za sprovođenje rezultata Elaborata.

2. PROFIL PREDUZEĆA

2.1 Osnovni podaci o preduzeću

Puno poslovno ime privrednog subjekta	Javno preduzeće za aerodromske usluge „Aerodrom Niš“ Niš
Sedište	Niš, ul. Vazduhoplovaca br. 24
Osnivač	Grad Niš
Nadležna filijala uprave za trezor	Niš
Pretežna delatnost	5223 - uslužne delatnosti u vazdušnom saobraćaju
Matični broj	07343914
E-mail adresa	office@nis-airport.com
Kontakt telefon(i)	+381 (0)18 4582 828 +381 (0)18 4583 003

2.2 Kratak istorijat aerodroma

Odlukom Skupštine grada Niša, 1986. godine osnovana je radna organizacija „Aerodrom Niš“. Primarna delatnost od osnivanja je pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, tačnije prihvatanje i otprema vazduhoplova, putnika, prtljaga, pošte i robe. Iste godine izgrađena je pristanišna zgrada aerodroma, neophodni prateći objekti, a betonska poletno-sletna staza niškog vojnog aerodroma, koja počinje da se koristi i za civilno letenje je presvučena asfaltom. Ugradnjom svetlosne signalizacije omogućena je i eksploatacija aerodroma u noćnim uslovima. Međutim, javni avio-prevoz u Nišu uspostavljen je još početkom sedamdesetih godina prošlog veka, kada je tadašnja nacionalna aviokompanija Jugoslovenski Aerotransport (JAT) organizovala letove do turističkih destinacija sa aerodroma koji je pre toga korišćen isključivo za vojno letenje.

Nekoliko godina po otvaranju, usled značajnog smanjenja obima saobraćaja, 1990. godine, Skupština grada Niša donosi odluku kojom se „Aerodrom Niš“ transformiše u samostalno društveno preduzeće. Teška ekonomska situacija izazvana sankcijama UN i izolovanost zemlje devedesetih godina prošlog veka, imaju za posledicu simboličan obim vazdušnog saobraćaja na aerodromu. U navedenim okolnostima preduzeće uspeva da očuva aerodromsku infrastrukturu i ljudske resurse zahvaljujući sekundarnim delatnostima kao što su: poslovi robno-carinskog terminala za Grad Niš, turističke agencije, trgovina na veliko i malo, itd. Što se primarne delatnosti preduzeća tiče, značajniji broj putnika aerodrom beleži 1998. godine kada se zbog nepovoljnih meteoroloških uslova koristi kao alternativni aerodrom beogradskom, prištinskom i drugim aerodromima u okruženju.

Tokom NATO bombardovanja SR Jugoslavije, u periodu od marta do juna 1999. godine, oštećena je aerodromska infrastruktura čime je aerodrom bio onemogućen za funkcionisanje i uspostavljanje bilo koje vrste avio-prevoza.

Nakon političkih promena u zemlji 2003. godine uz pomoć finansijskih sredstava Kraljevine Norveške izvršena je rekonstrukcija Aerodroma Niš. Tom prilikom je postojeća poletno-sletna staza obnovljena i produžena, izgrađen je toranj Aerodromske kontrole letenja i obnovljen deo aerodromske opreme. Aerodrom je zvanično ponovo otvoren za saobraćaj oktobra 2003. godine. 2004. godine počinje redovni saobraćaj sa aerodroma, koji obavlja JAT Airways i Montenegro Airlines, što omogućava putnicima redovne konekcije do Ciriha, Pariza i Tivta. Do 2006. godine broj putnika se povećava i iste godine dostiže vrednost od 35 518. Redovan ili čarter saobraćaj do danas su sa aerodroma, pored JAT Airways-a i Montenegro Airlines-a, obavljale i kompanije Thomson Fly (do Londona), Atlas Jet (do Istanbula), Wind Jet (do Bolonje), Darwin Airlines (Ženeva i Ciriha), Mistral Air (do Trsta) i Freebird Airlines (Do Antalije).

Poplave, zbog kojih je ove godine bilo proglašeno vanredno stanje u zemlji, još jednom ističu u prvi plan Centar za vanredne situacije na Aerodromu Niš. Centar, koji je aktivan tokom cele godine, opremljen je i namenjen za ekspeditivno otklanjanje posledica i u drugim vanrednim situacijama, kao što su zemljotresi, tehnološko-hemijske havarije, požari, itd. Treba napomenuti i da su aerodromske službe Aerodroma Niš takođe pružale i kompletnu uslugu opsluge vazduhoplova Ruskog ministarstva za vanredne situacije (MČS Rusije) koji su proteklih godina učestvovali u gašenju požara u Republici Srbiji i Bosni i Hercegovini, uključujući i efikasno punjenje aviona vodom za gašenje požara (punjenje aviona BE200ČS za 10 minuta, i aviona IL76 za 20 minuta).

Dodatna saobraćajna delatnost preduzeća je prevoz putnika u gradskom saobraćaju.

Aerodrom „Konstantin Veliki“ Niš je registrovan kao civilni aerodrom za međunarodni saobraćaj, dok Vojska Srbije na osnovu odluke Vlade SRJ iz 2002. godine ima pravo trajnog i bezuslovnog korišćenja manevarskih površine i instalacija aerodroma.

Aerodrom je lociran 4 km severozapadno od centra grada Niša, a od autobuske i železničke stanice udaljen je 3 km, odnosno 5 km, respektivno. Značajna prednost je blizina putnog i železničkog koridora 10, koji pored drugih saobraćajnica utiče na dobru povezanost aerodroma sa opslužnim područjem. Opslužno područje aerodroma obuhvata 10 regiona: Pomoravski, deo Borskog regiona, Zaječarski, deo Raškog regiona, Rasinski, Nišavski, Toplički, Pirotski, Jablanički i Pčinjski. Ukupan broj stanovnika opsužnog područja trenutno iznosi 1,78 miliona.

2.3 ORGANIZACIONA STRUKTURA PREDUZEĆA

Aerodrom Niš od ponovnog otvaranja 2003. godine funkcioniše kao javno preduzeće u 100% vlasništvu Grada Niša.

Organi Javnog preduzeća za aerodromske usluge „Aerodrom Niš“ Niš su Nadzorni odbor i direktor. Organizaciona struktura Javnog preduzeća za aerodromske usluge „Aerodrom Niš“ Niš određena je delom zakonskih propisa koje uređuju vazdušni saobraćaj.

Poslovi koji se obavljaju u JP "Aerodrom Niš" grupisani su po delatnostima: saobraćaj, tehničko održavanje, poslovi pravne struke, komercijalno-finansijski, gradski saobraćaj i poslovođenje.

Organizaciona struktura JP „Aerodrom Niš“ je sektorskog tipa i prikazana je u sledećoj tabeli:

Sektor 1: UPRAVA	Sektor 6: KARGO
Sektor 2: PRAVNI	Sektor 7: TRGOVINA
Sektor 3: KOMERCIJALNO-FINANSIJSKI	Sektor 8: PREVOZ PUTNIKA
Sektor 4: TEHNIČKO ODRŽAVANJE	
Sektor 5: SAOBRAĆAJ	

Osnovna delatnost JP „Aerodrom Niš“ je pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, tj. prihvatanje i otprema aviona, putnika i robe. Takođe, preduzeće pruža usluge kopnenog (gradskog) prevoza putnika, kao dodatnu saobraćajnu delatnost. Pored navedenih delatnosti iz oblasti saobraćaja, preduzeće obavlja i druge delatnosti i poslove koji doprinose efikasnijem i racionalnijem poslovanju i to: trgovinu na malo i veliko, usluge robno-carinskog terminala, izdavanje poslovnog prostora i magacinskog prostora u zakup.

Poseban razlog za organizovanje pratećih delatnosti je bio u saznanju da je to uobičajeni i neophodan način obezbeđenja održivog poslovanja, a na ovom Aerodromu je to bio i način opstanka u početnom periodu razvoja (malog obima saobraćaja prvih godina), a zatim u kriznom periodu nakon 1990.godine.

U preduzeću funkcionalno rade sektori i službe organizovani u skladu sa modelom prikazanim na šemi.



Slika 2.1: Organizaciona struktura JP Aerodroma Niš

3. TEHNIČKO – TEHNOLOŠKA ANALIZA

Javno preduzeće za aerodromske usluge „Aerodrom Niš” za obavljanje svoje osnovne delatnosti koristi objekat Aerodroma „Konstantin Veliki” u Nišu. Promena oblika poslovanja, iz društvenog u javno preduzeće izvršena je 2002. godine na osnovu Odluke Skupštine grada Niša br. 06-93/2002-8/01 od 5.4.2002. godine, tako da je na dalje Preduzeće poslovalo, a i danas posluje, pod nazivom Javno preduzeće za aerodromske usluge "Aerodrom Niš" Niš.

U to vreme to je bio jedan od prvih primera restrukturiranja (transformacije) vojnog objekta u civilni. Tim odlukama je za potrebe civilnog vazdušnog saobraćaja namenjeno oko 170 hektara sa objektima: poletno-sletnom stazom, rulnicom, platformom, pristanišnom zgradom, robno-carinskim magacinom-A, robno-carinskim magacinom-B i tehničkim blokom.

Aerodrom je izgrađen, opremljen, organizovan i osposobljen za sledeće delatnosti u oblasti civilnog vazdušnog prevoza:

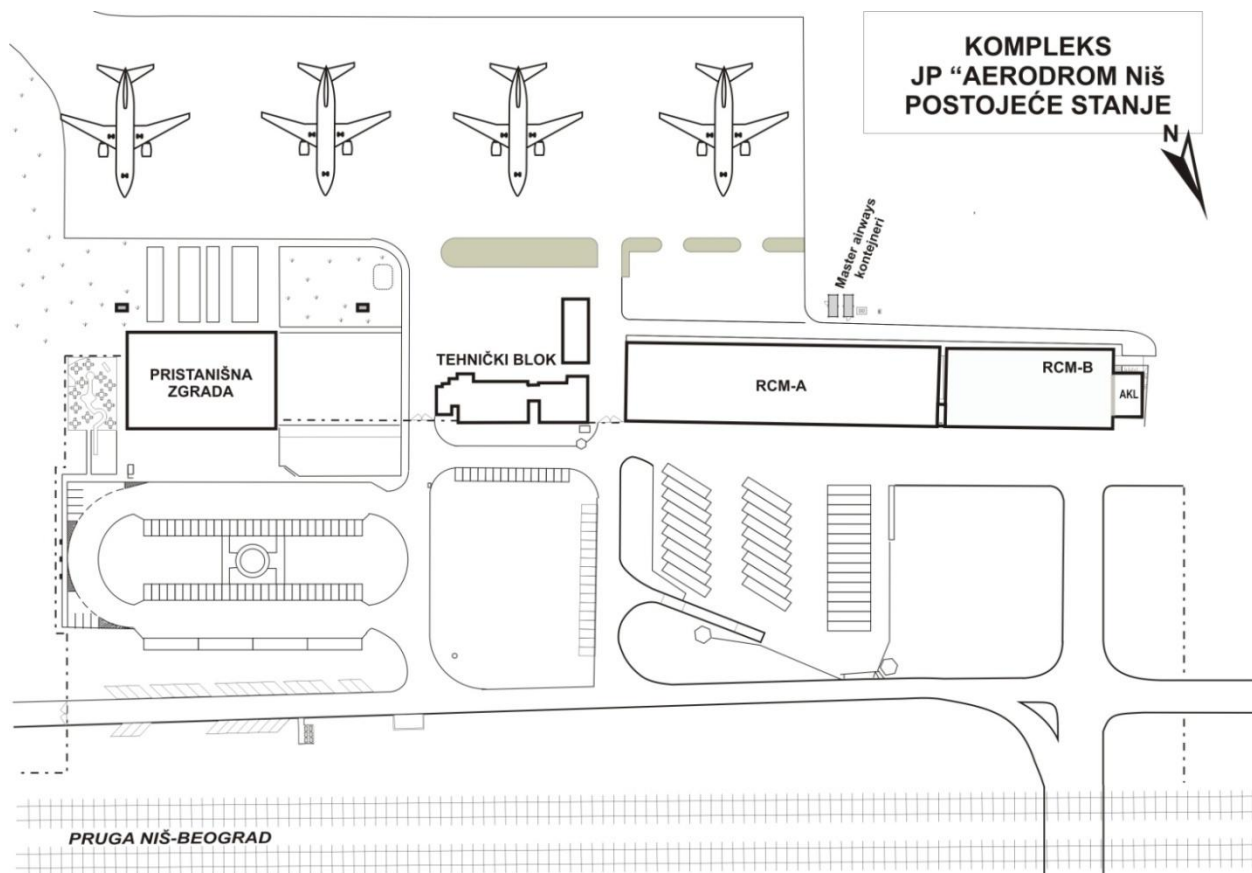
- opsluživanje putnika i vazduhoplova (obučeno osoblje sa licencama za rad);
- obezbeđenje potrebnih podataka vezanih za uslove i bezbednost letenja (najava letova, odobrenje za letove, meteorološki podaci i uslovi na poletno-sletnoj stazi sa aspekta klizavosti na PSS tokom uslova za zaleđivanje ili snežnih padavina);
- čišćenje snega sa manevarskih površina;
- čišćenje snega sa vazduhoplova, odleđivanje i zaštita protiv zaleđivanja;
- sve potrebne formalnosti KARGO procedure (uključujući i carinske), za robu u prispecu i otpremi (IATA Cargo Agent);

- organizacija smeštaja i prevoz posade do/od hotela.

Ostali značajni podaci vezani za položaj i performanse aerodroma i strukturu usluga su sledeći:

Grad/Aerodrom	Niš / LYNI
REF tacka/položaj	43°20'14"N 21°51'33"E / 880m BRG 114°GEO od praga 11
Nadmorska visina	197 m
AD REF temperatura	29°C (Avg)
Vrste goriva	GM-1 (JET A1), Avio-benzin 100LL
Protivpožarna zaštita	Kategorija 6
Godišnja upotrebljivost	Cele godine. O stanju snega - SNOWTAM

Aerodrom se nalazi u zoni sa vrlo povoljnim vremenskim uslovima tokom cele godine, sa malim brojem maglovitih i snežnih dana. Zbog toga je u prethodnom periodu korišćen kao alternativni aerodrom za aerodrome u Sofiji, Beogradu, Podgorici i Skoplju.



Infrastruktura Aerodroma Niš je funkcionalno podeljena na zemaljsku stranu (*landside*) i vazдушnu stranu aerodroma (*airside*).

Zemljaska strana aerodroma (*landside*) obuhvata parking aerodroma (koji se ne naplaćuje i nije vremenski ograničen), hol pristanišne zgrade za prijem putnika i gostiju aerodroma (ukupne površine 282 m²), lokale koji se izdaju (ukupne površine 40 m²) i robno carinski terminal.

U holu pristanišne zgrade su smeštena tri šaltera za registraciju putnika sa opremom za merenje i kontrolu prtljaga. Procenjeni kapacitet pristanišne zgrade je 100-120 odlazećih putnika u jednom satu. Za putnike u dolasku, na osnovu dimenzija dolazećeg gejt (190 m²) i pasoške kontrole, procenjen kapacitet je 100 putnika na čas, što znači da je ukupni kapacitet ili propusna moć putničke zgrade (*landside*) oko 200 putnika na čas. Od dodatnih sadržaja putnicima i gostima su u holu pristanišne zgrade na raspolaganju prodavnica mešovite robe, pošta, bankomat, telefonska govornica i besplatan *WiFi* internet.

Robno-carinski terminal aerodroma raspolaže sa ukupno 1 056 m² skladišnog prostora. Osnovna namena skladišta je prihvatanje i otprema robe u vazдушnom i drumskom saobraćaju i funkcionalno je podeljeno na javno carinsko skladište, robno skladište, skladište za avio pošiljke i skladište opasnih materija. Kargo terminal, na kome je smeštena i carinskom ispostava, ima 27 parking mesta (koja se naplaćuju) i 34 parking mesta za službena vozila.

Glavni infrastrukturni elementi vazdušne strane (*airside*) su poletno-sletna staza (PSS), rulna staza, platforma, dolazeći i odlazeći gejt (koji fizički pripadaju terminalnoj zgradi) i prateći objekti u kojima je smeštena vatrogasno-spasilačka služba aerodroma, radionica, itd. PSS je nakon rekonstrukcije aerodroma produžen i sada njegove dimenzije iznose 2500 x 45 m. Konstrukcija staze je asfaltna; orijentacija PSS je 113°/293°. Poletno-sletna staza je asfaltnom rulnom stazom, dužine 290 m i širine 25 m, povezana sa platformom dimenzija 275 x 100 m, na kojoj su 4 samomanevarske parking pozicije.

Služba prihvata i otpreme vazduhoplova na Aerodromu Niš osposobljena je za pružanje sledećih usluga:

- ☒ vuču aviona uz pomoć traktora i rude (*A320 Family, Dash 7, ATR-72, DC-9, B-737, B-727, TU-134*);
- ☒ vođenje aviona *Follow-me* vozilom/parking signalizaciju;
- ☒ postavljanje stepenica za putnike;
- ☒ utovar i istovar prtljaga, robe i pošte;
- ☒ čišćenje putničke kabine vazduhoplova;
- ☒ servisiranje toaleta (cisternom za servisiranje toaleta);
- ☒ snabdevanje pitkom vodom (cisternom za snabdevanje pitkom vodom);
- ☒ snabdevanje gorivom (goriva Jet-A1, Avgas 100LL - uslugu pruža NIS Petrol);
- ☒ odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja vazduhoplova (*de-icing/anti-icing*);

- ☒ korišćenje agregata (28 VDC, 112 VDC, 120/208 VAC, 400 Hz);
- ☒ korišćenje vazdušnog startera (38psi);
- ☒ sastavljanje liste operećenja i centraže vazduhoplova; i
- ☒ prijem i slanje operativnih poruka (putem *SITA-e*).

Proptivpožarna služba je kategorije VI, i ima uslova da se podigne na kategoriju VII, dok služba za održavanje saobraćajnih i manevarskih površina, opremljena vučnim vozovima, bacačima snega, četkama, posipačem uree i snegoguračima, omogućava obavljanje operacija i tokom zimskih meseci. Za određivanje koeficijenta trenja na poletno-sletnoj stazi Aerodrom Niš koristi uređaj Skiddometer BV-11.

Meteorološki uslovi na aerodromu su odlični tokom cele godine i sa malim brojem dana sa smanjenom vidljivošću, što omogućava visoku iskorišćenost aerodroma. Aerodrom u Nišu je alternativni aerodrom za Prištinu, Beograd, Podgoricu, Tivat, Sofiju, Skoplje i Ohrid, a za alternaciju su ga koristile i koriste Air Serbia (bivši Jat Airways), Aviogenex, Montenegro Airlines, Olympic Airways, Macedonian Airlines, Austrian Airlines, Avio služba Vlade RS, Prince Aviation, Air Pink i Pelikan Airways.

3.1 Osnovne tehničke karakteristike objekata Aerodroma Konstantin Veliki

JP Aerodrom Niš raspolaže objektima niske i visoke gradnje. Aerodromski objekti niskogradnje su: površine za kretanje vazduhoplova koje čine manevarske površine (poletno – sletna staza i rulna staza) i pristanišna platforma, pristupni putevi – staze između pristanišne zgrade i platforme, tehnička platforma, parkinzi i trotoari ispred pristanišne zgrade i pristupne saobraćajnice. Objekti visokogradnje čine: pristanišna zgrada, zgrada tehnickog bloka i zgrade magacinskog bloka.

Osnovne karakteristike objekata niskogradnje:

1) Poletno sletna staza :

- dužina: 2500 m
- širina: 45 m
- oznaka: 11 - 29
- nadmorska visina: 193,4 – 197,4 m
- vrsta kolovoznog zastora: kruti zastor (cementbeton) i fleksibilni zastor (asfaltbeton).

2) Rulna staza :

- dužina: 290 m
- širina: 25 m
- vrsta kolovoznog zastora: asfaltbeton.

3) Platforma :

- dužina: 275 m
- širina: 100 m
- površina: 27500 m²
- vrsta kolovoznog zastora: asfaltbeton.
- broj parking pozicija: 4

4) Tehnička platforma :

- dužina: 48 m
- širina: 35,5 m
- površina: 1704 m²

5) Parkirališta:

Ispred pristanišne zgrade uređena su otvorena parkirališta za putnička vozila i autobuse.

- 52 mesta za putnička vozila;
- 6 mesta za taksi vozila;
- 6 mesta za rent a car;
- 4 mesta za autobuse;
- 15 mesta za službena vozila

U sklopu robno – carinskog terminala uređen je parking sa 27 mesta za teretna vozila i 30 mesta za službena i putnička vozila.

Osnovne karakteristike objekata visokogradnje:

1) Pristanišna zgrada

Zgrada je dvoetažna, montažno – čelične konstrukcije, dimenzija u osnovi 30×47 m sa tehnološkim funkcijama u prizemlju i sa restoranom i službenim prostorijama na spratu. Ukupna površina pristanišne zgrade je 2 112m², od toga 1 325 m² u prizemlju i 787 m² na spratu. Glavni hol za prijem putnika i gostiju ispred šaltera zaregistraciju je 282 m², gejt za odlazeće putnike je površine od 290 m², dok je gejt za dolazeće putnike 190 m².

2) Tehnički blok

U sklopu tehničkog bloka postoje dva objekta: energetske i tehničke.

-Energetski objekat je armiranobetonske konstrukcije, ukupne površine 225 m², dimenzija u osnovi 15×15 m, sastoji se od: agregatske stanice, trafostanice i kotlarnice.

-Tehnički objekat je armiranobetonske konstrukcije, ukupne površine 580 m², dimenzije u osnovi 38,6×15 m, sastoji se od: hidroforskog postrojenja, magacinskog prostora, garažnog prostora i ambulate.

3) Robno-carinski magacini „A“ i „B“

U sklopu magacinskih objekata smeštena su carinska skladišta robe sa magacinskim prostorom i kancelarijskim poslovnim prostorom. U sklopu robno – carinskog terminala uređen je parking za teretna, službena i putnička vozila.

- Carinsko skladište “A”, površine 2.500 m², dimenzija u osnovi 100×25 m,

- Carinsko skladište “B”, površine 1.500 m², dimenzija u osnovi 60×25 m,

U objektima postoji skladišni prostor površine $P = 1.100 \text{ m}^2$ u više prostorija, pojedinačno registrovanih za skladištenje prehrambene, carinske i robe opšte namene.

4) Toranj za kontrolu vazdušnog saobraćaja

Toranj se nalazi u nastavku robno-carinskog magacina „B“. Dimenzije objekta u osnovi iznosi 6 m X 6,5 m, visine 14 m.

3.2 Pregled aerodromske opreme za opsluživanje putnika i vazduhoplova

1) Stacionarna oprema

- Sistem svetlosnog obeležavanja, regulatori napona i agregat za neprekidno napajanje
- Reflektori za osvetljavanje platforme
- Šalteri za overu karata
- Centralni rendgen za pregled prtljaga, rendgen za pregled ručnog prtljaga, metal detektorska vrata za pregled putnika
- Pokretne trake za dolazeći i odlazeći prtljag
- Stacionarni sistem za zagrevanje fluida za odleđivanje vazduhoplova
- Radio stanice, fiksna, mobilne i prenosne
- Računari i monitori za sistem informisanja putnika, overe karata i operativnog centra

2) Pokretna oprema za opsluživanje vazduhoplova

- Elektro agregat za napajanje vazduhoplova električnom energijom AC 200V/400HZ i DC28V – 2 komada
- Vazdušni starter za pokretanje motora vazduhoplova komprimovanim vazduhom – 1 komad

- Vozilo za odleđivanje vazduhoplova – 1 komad
- Servisno vozilo za vodu – 1 komad
- Servisno vozilo za toalet – 1 komad
- Traktor za vuču opreme – 2 komada
- Stepenice – vučene za prijem i otpremu putnika – 5 komada
- Stepenice - samohodne za prijem i otpremu putnika – 1 komad
- Rude za vuču vazduhoplova – 4 komada
- Kolica za prtljag – 8 komada
- Putnička kolica za prtljag – 70 komada
- Vozilo „FOLLOW ME“ za vođenje vazduhoplova – 1 komad
- Vozilo za rasterivanje ptica sa opremom – 1 komad
- Podmetači za točkove – 4 komada
- Viljuškar nosivosti 3t – 1 komad
- Cargo loader za utovar paleta sa dve platforme – 1 komad
- Teški traktor za vuču vazduhoplova – 1 komad (vlasništvo Vojske Srbije)

3) Oprema za održavanje poletno sletne staze u zimskim uslovima

- Kamion sa raonikom – gurač snega – 4 komada
- Vučena četka za čišnjenje snega sa poletno sletne staze – 4 komada
- Uređaj za merenje uslova kočenja na poletnoj sletnoj stazi u zimskim uslovima – 1 komad
- Posipač uree – priključni na traktoru – 1 komad
- Bacač snega – 2 komada (vlasništvo Vojske Srbije)

4) Vatrogasno spasilačka oprema

- Teško vatrogasno vozilo – 2 komada
- Komandno vozilo – 1 komad
- Prenosna vatrogasna pumpa – 2 komada
- Kombi vozilo za prevoz vatrogasne ekipe – 2 komada

Većina opreme za opsluživanje putnika i vazduhoplova je starijeg datuma – starosti 25 i više godina. Njena pozdanost u radu, na svakodnevnom poslovanju opsluživanja u dužem vremenskom periodu, je minimalna. Za pouzdan rad neophodna je hitna nabavka nove ili generalno remontovane opreme (ne starije od 10 godina).

4. PRAVNI OSNOV

Pravni osnov za izradu Elaborata proizilazi iz Odluke o načinu i kriterijumima utvrđivanja aerodromskih naknada, koju je doneo Nadzorni odbor JP Aerodrom Niš, dana 18.08.2014. godine. Odluka je u skladu sa Statutom JP Aerodrom Niš, važećem Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik Republike Srbije“ broj 73/2010, 57/2011 i 93/2012), kao i Zakonom o javnim preduzećima („Službeni glasnik Republike Srbije“ broj 119/2012).

Ovom odlukom se bliže uređuju način, kriterijumi i druga pitanja od značaja za utvrđivanje aerodromskih naknada sa ciljem uspostavljanja redovnog avio saobraćaja. U Članu 6. Ove Odluke definiše se da će se pripremiti, usvojiti i sprovesti Elaborat. Takođe, ovim Članom definiše se da će se Elaboratom utvrditi posebne mere za uspostavljanje redovnih linija prema Operateru aerodroma i prema Korisnicima aerodroma. Istim Članom definisano je i da se mere koje se donose i predlažu odnose na vremenski period između početka letnjeg perioda letenja 2015. Godine do dana početka letnjeg perioda letenja 2018. Godine. Iako je predloženi period obuhvatio tri godine, finansijska analiza budućeg poslovanja obuhvatila je period od 6 godina kako bi se pokazali efekti mera na duži period.

Članom 7. Odluke definisano je da će se nakon usvajanja Elaborata, doneti i Odluka o cenama. Dakle, cilj Elaborata je da predloži novu konkurentnu cenu, i pruži detaljan uvid na finansijske efekte predložene cene. Elaboratom će se sagledati trenutni tržišni uslovi, koji obuhvataju i ponudu i tražnju. Poseban akcenat će biti na ponudi i cenovnoj konkurentnosti ostalih aerodroma u okruženju, kao i efektima koje je pružila ponuđena cena. Takođe, posebno će se sagledati uticaj cene i usluge na broj putnika u prethodnom periodu. Kako je u projektnom zadatku definisano da su ciljna grupa Low-cost avio prevoznici, fokus Elaborata će biti na uticaju koji ova ciljna grupa vrši na razvoj aerodroma u okruženju, kao i kakav uticaj ima na kretanje broja putnika.

Takođe, u skladu sa Članom 8. Elaborat će nakon sprovedene trenutne analize stanja na aerodromu, kao i finansijske analize dosadašnjeg poslovanja aerodroma u periodu od prethodne 4 godine predložiti i mere čiji će cilj biti zaštita delatnosti od opšteg interesa, kao i obezbeđenje otvorenosti aerodroma u uslovima nepostojanja avio saobraćaja na aerodromu.

5. KADROVSKI POTENCIJAL

Ukupan broj zaposlenih JP Aerodrom Niš na dan 15.08.2014. godine iznosi 151. Kako je navedeno u 2. poglavlju Elaborata, prema organizacionoj strukturi, postoji 8 sektora. Raspored radnika po sektorima možemo videti iz sledećeg prikaza:

STRUKTURA ZAPOSLENIH PO SEKTORIMA	
Prevoz putnika	57
Saobraćaj	42
Komercijalno finansijski	17
Tehničko održavanje	14
Trgovina	6
Kargo	7
Uprava	6
Pravni	2
Ukupno zaposlenih	151

Tabela 5.1 Struktura zaposlenih po sektorima

Kako bi se bolje razumela kadrovska struktura, u nastavku elaborata dat je sistematizovan pregled zaposlenih prema broju po sektorima, kao i po radnim mestima u svakom sektoru pojedinačno. Takođe, obzirom da pojedini radnici obavljaju različita radna zaduženja, koja se odnose i na međusektorske poslove, prilikom analize kadrovske potencijala i ova činjenica je detaljno razmatrana.

Sektor prevoza putnika obuhvata radnike zapošljene na prevozu putnika u gradskom saobraćaju na kružnoj liniji 34. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Rukovodilac sektora – 1
- Referent prevoza putnika – 1
- Glavni dispečer - 1
- Dispečer – 2
- Vozač autobus – 28
- Kondukter – 24

Pored poslova koje obavljaju u sektoru, 5 vozača su angažovana kao rukovaoci zimskom opremom, 3 vozača kao vozači vatrogasci i 2 konduktera kao operateri KD kontrole u sektoru saobraćaj.

Sektor saobraćaja obuhvata radnike na prijemu i otpremi putnika i vazduhoplova u vazdušnom saobraćaju. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Rukovodilac sektora saobraćaja – 1
- Šef smene saobraćaja – 1
- Kontrolor opsluživanja – 3

- Glavna zemaljska stjuardesa - 1
- Zemaljska stjuardesa – 5
- Rukovodilac SVS i službe bezbednosti – 1
- Referent službe bezbednosti - 1
- Komandir vatrogasno spasilačke službe – 1
- Vozač vatrogasac – 3
- Vatrogasac – 7
- Radnik obezbeđenja – 18

Pored poslova koje obavljaju u sektoru, 10 vatrogasca i vozača vatrogasca je angažovano na poslovima prihvata putnika i vazduhoplova – rukovaoci aerodromskom opremom, u vreme zatvorenosti aerodroma angažovani su na poslovima uređenja spoljašnjih površina, održavanju opreme i autobusa gradskog saobraćaja i utovaru i istovaru robe u sektoru kargo. Radnici obezbeđenja – 15 radnika su angažovani na poslovima KD kontrole.

Komercijalno finansijski sektor obuhva radnike na poslovima finansija i komercijale. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Rukovodilac komercijalno finansijskog sektora – 1
- Šef računovodstva - 1
- Likvidator – 1
- Nabavljač – 1
- Konter bilansista – 1
- Referent prodaje i nabavke – 2
- Referent platnog prometa – 1
- Blagajnik – 1
- Operater platnog prometa – 1
- Radnik na parkingu – 3
- Telefonista – 2
- Radnik na šalteru – 2

Pored poslova koje obavljaju u sektoru, 4 radnika su angažovana u sektoru saobraćaj na poslovima zemaljske stjuardese i infopultu.

Sektor tehničkog održavanja obuhvata radnike na poslovima održavanja objekata, spoljnih površina, opreme, instalacija, vozila i autobusa. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Rukovodilac sektora – 1
- Poslovođa održavanja – 1
- Električar energetičar – 1
- Automehaničar autobusa – 2
- Autoelektričar autobusa – 1
- Bravar zavarivač – 1
- Održavanje spoljnih površina – 3
- Higijeničar – 4

Pored poslova koje obavljaju u sektoru, 5 radnika su angažovana u sektoru saobraćaj kao vatrogasci i radnici na prijemu i otpremi, a 4 radnika kao rukovaoci zimskom opremom i šef

smene zimskog štaba.

Sektor trgovina obuhvata radnike na poslovima prodaje robe u prodavnici u ulici Voždovoj i prodavnici u pristanišnoj zgradi. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Prodavac – 6

Pored poslova koje obavljaju u sektoru, 2 radnika su angažovana u komercijalno finansijskom sektoru i 1 radnik u sektoru saobraćaja.

Sektor kargo obuhvata radnike na poslovima prijema i otpreme robe u domaćem i carinskom magacinu i opsluživanj kargo vazduhoplova. Struktura zaposlenih po radnim mestima u sektoru:

- Rukovodilac sektora – 1
- Referent kargo poslova – 1
- Glavni magacioner - 1
- Magacioner - 2
- Pomoćnik magacionera - 2
- Manipulant – 1

Pored poslova koje obavlja u sektoru, 1 radnik je angažovan na poslovima održavanja spoljnih površina u sektoru tehničkog održavanja.

Uprava obuhvata radnike menadžmenta preduzeća. Struktura zaposlenih po radnim mestima:

- Direktor - 1
- Izvršni rukovodilac - 1
- Tehnički sekretar – 1
- Rukovodilac razvoja – 1
- Rukovodilac marketinga – 1
- Koordinator projekta – 1

Iz uprave 1 radnik je angažovan u komercijalno finansijskom sektoru i 1 radnik u sektoru saobraćaj.

Pravni sektor obuhvata radnike na administrativno pravnim poslovima. Struktura zaposlenih po radnim mestima:

- Rukovodilac sektora – 1
- Administrativni referent – 1

6. Finansijska analiza poslovanja u prethodnom periodu

6.1 Finansijska analiza i struktura bilansa JP Aerodrom Niš

Finansijska analiza poslovanja Javno preduzeća Aerodrom Niš sagledana je u sledećoj tabeli (cifre su izražene u 000 RSD):

R. br.	Elementi	2010	2011	2012	2013
I	Ukupni prihod	260,138	287,559	251,751	229,529
1	Poslovni prihodi	254,764	269,258	243,126	217,913
1.1.	Prihodi od prodaje	123,748	137,712	171,709	140,629
2	Finansijski prihodi	332	1,412	2,794	3,391
3	Ostali prihodi	5,042	16,889	5,831	8,225
II	Ukupni rashodi	233,799	218,968	250,963	226,423
1	Poslovni rashodi	170,554	197,957	228,157	213,763
1	Varijabilni materijalni troškovi	45,430	53,494	61,173	55,279
1.1.	Nabavna vrednost prodate robe	2,501	4,040	6,012	2,839
1.2.	Troškovi materijala za izradu	15,836	8,033	6,382	5,163
1.3.	Troškovi ostalog materijala				
1.4.	Troškovi goriva i energije	27,093	41,421	48,779	47,277
2	Troškovi zarada	84,711	97,126	118,509	117,731
2.1	Neto zarada i ostali lični rashodi	72,577	83,115	101,975	100,973
2.2.	Porezi i doprinosi na zarade	12,134	14,011	16,534	16,758
3	Troškovi usluga	8,935	13,807	12,279	9,736
4	Ostali troškovi poslovanja	11,907	14,033	16,563	12,277
5	Troškovi amortizacije	19,571	19,497	19,633	18,740
6	Cena koštanja	150,983	178,460	208,524	195,023
7	Finansijski rashodi	60,023	12,962	20,855	10,371
7.1	Rashodi kamata po kreditima od banaka	15,895	5,826	7,391	7,693
8	Ostali rashodi	3,222	8,049	1,951	2,289
10	Porezi i doprinosi iz dobitka	(3,075)	5,546	(527)	11,388
11.1.	Poslovni dobitak (gubitak)	84,210	71,301	14,969	4,150
11.2.	Dobitak (gubitak)	26,339	68,591	788	3,106
11.3.	Neto dobitak	29,414	63,045	1,315	(8,282)
III	Stalna sredstva (sadašnja vrednost)	669,382	648,326	632,045	616,484
1	Nematerijalna ulaganja	2,832	2,625	2,794	2,568
2	Neuplaćeni upisani kapital				
2	Osnovna sredstva nabavna vrednost	726,208	722,491	607,513	725,702
2.1.	Osnovna sredstva sadašnja vrednost	642,413	623,877	607,513	592,180
2.2.	Osnovna sredstva ispravka vrednosti	83,795	98,614	-	133,522
3	Zemljište, šume i višegodišnji zasadi				
4	Gradjevinski objekti (nabavna vrednost)	605,627	612,685	541,505	626,594
4.1.	Gradjevinski objekti (ispravka vrednosti)	25,442	32,500	-	46,188
4.2.	Gradjevinski objekti (sadašnja vrednost)	580,185	580,185	541,505	580,406
5	Oprema (nabavna vrednost)	201,423	206,870	65,928	232,076
5.1.	Oprema (ispravka vrednosti)	57,424	65,382	-	87,597
5.2.	Oprema (sadašnja vrednost)	143,999	141,488	65,928	144,479
6	Alat i inventar (sadašnja vrednost)	2,601	4,272	3,611	3,763

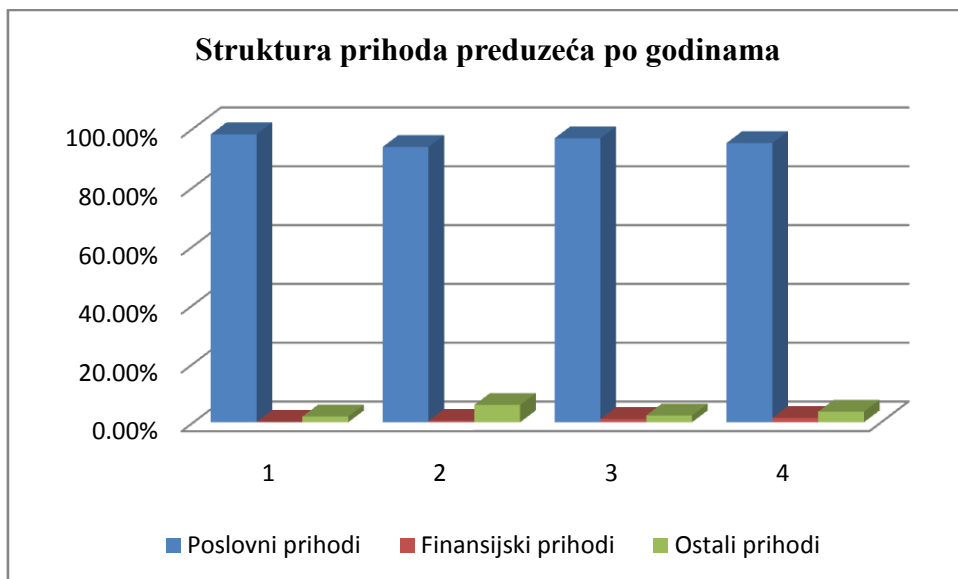
7	Osnovno stado				
8	Avansi i osnovna sredstva u pripremi				
9	Tudja osnovna sredstva	1,095	86	80	80
IV	Dugoročni finansijski plasmani	24,137	21,824	21,738	21,736
V	Obrtna sredstva	53,370	82,582	93,168	78,190
1	Zalihe (bruto vrednost)	4,886	5,710	6,615	4,265
1.1.	Ispravka vrednosti zaliha				
1.2.	Neto vrednost zaliha	4,886	5,710	6,615	4,265
1.2.1.	Materijal	3,337	4,272	3,610	3,763
1.2.2.	Nedovršena proizvodnja				
1.2.3.	Gotovi proizvodi				
1.2.4.	Roba	502	910	748	379
1.2.5.	Dati avansi	1,047	528	2,257	123
2	Likvidna sredstva	48,484	76,872	86,553	73,925
2.1.	Kupci (bruto vrednost)	28,255	36,762	60,955	58,753
2.1.1.	Ispravka vrednosti kupaca				
2.1.2.	Neto vrednost potraživanja od kupaca	28,255	36,762	60,955	58,753
2.2.	Ostala potraživanja i kratkoročni finansijski plasmani	17,247	21,187	23,747	14,182
2.3.	Gotovina	2,982	18,923	1,851	990
VI	Poslovna sredstva	722,752	730,908	725,213	694,674
VII	Gubitak iznad visine kapitala				
VIII	Ukupna aktiva	722,752	730,908	725,213	694,674
IX	Vanbilansna aktiva		1,265	1,047	922
X	Dugoročni izvori	301,420	317,258	295,587	279,500
1	Sopstveni izvori	229,368	248,132	249,446	248,145
1.1.	Osnovni i ostali kapital	67,692	67,692	67,692	7,988
1.2.	Rezerve iz dobitka	116,369	114,130	112,762	171,165
1.3.	Akumulirani dobitak	45,307	66,310	68,992	68,992
1.4.	Dobitak tekuće godine				
2	Gubitak	49,058	7,811	7,897	14,941
3	Dugoročne obaveze	121,110	76,937	54,038	46,296
XI	Kratkoročni izvori	421,332	413,650	429,626	415,174
1	Dobavljači	34,642	30,726	42,459	41,424
2	Kratkoročni krediti	42,222	42,950	42,722	24,016
3	Primljeni avansi, depoziti i kaucije				
4	Ostali kratkoročni izvori	344,468	339,974	344,445	349,734
XII	Ukupni izvori	722,752	730,908	725,213	694,674
XIII	Vanbilansna pasiva		1,265	1,047	922
X	Pozajmljeni izvori	542,442	490,587	483,664	461,470
XI	Prosečan broj zaposlenih na osnovu stanja krajem meseca	154	151	154	159
XII	Neto obrtna sredstva	(367,962)	(331,068)	(336,458)	(336,984)
XIII	Prosečan saldo kupaca	14,128	32,509	48,859	59,854
XIV	Prosečan saldo zaliha	2,443	5,298	6,163	5,440
XV	Prosečan saldo dobavljača	17,321	32,684	36,593	41,942
XVI	Prosečna obrtna sredstva	26,685	67,976	87,875	85,679
XVII	Promene u stanju zaliha	4,886	824	905	(2,350)
XVIII	Prosečna neto obrtna sredstva	(183,981)	(349,515)	(333,763)	(336,721)
XX	Prosečna poslovna sredstva	361,376	726,830	728,061	709,944
XXI	Prosečna sopstvena sredstva	114,684	238,750	248,789	248,796

STRUKTURA BILANSA USPEHA PREDUZEĆA

R. br.	Elementi	2010	2011	2012	2013
I	Struktura prihoda	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
1	Poslovni prihodi	97.93%	93.64%	96.57%	94.94%
2	Finansijski prihodi	0.13%	0.49%	1.11%	1.48%
3	Ostali prihodi	1.94%	5.87%	2.32%	3.58%
II	Struktura rashoda	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
1	Poslovni rashodi	72.95%	90.40%	90.91%	94.41%
2	Finansijski rashodi	25.67%	5.92%	8.31%	4.58%
2.1.	Rashodi kamata	0.07	0.03	0.03	0.03
3	Ostali rashodi	1.38%	3.68%	0.78%	1.01%
III	Učešće nekih troškova u poslovnom prihodu				
1	Poslovni rashodi	66.95%	73.52%	93.84%	98.10%
2	Troškovi materijala za izradu	6.22%	2.98%	2.62%	2.37%
3	Troškovi energije	10.63%	15.38%	20.06%	21.70%
4	Troškovi usluga	0.04	0.05	0.05	0.04
5	Troškovi rada	33.25%	36.07%	48.74%	54.03%
6	Troškovi amortizacije	0.08	0.07	0.08	0.09
7	Ostali troškovi poslovanja	4.67%	5.21%	6.81%	5.63%
8	Finansijski rashodi	23.56%	4.81%	8.58%	4.76%
9	Troškovi kamata	6.24%	2.16%	3.04%	3.53%
IV	Ušesće nekih troškova u prihodu				
1	Poslovni rashodi	65.56%	68.84%	90.63%	93.13%
2	Ukupni rashodi	89.87%	76.15%	99.69%	98.65%
3	Troškovi materijala za izradu	6.09%	2.79%	2.54%	2.25%
4	Troškovi energije	10.41%	14.40%	19.38%	20.60%
5	Troškovi usluga	0.03	0.05	0.05	0.04
6	Troškovi rada	32.56%	33.78%	47.07%	51.29%
7	Troškovi amortizacije	0.08	0.07	0.08	0.08
8	Ostali troškovi poslovanja	4.58%	4.88%	6.58%	5.35%
9	Finansijski rashodi	23.07%	4.51%	8.28%	4.52%
10	Troškovi kamata	6.11%	2.03%	2.94%	3.35%

Sagledavanjem učešća pojedinih troškova u poslovnom prihodu zapaža se konstantni porast učešća troškova zarada sa 33,25% u 2010. godini na 54,03% u 2013. godini. Osim troškova zarada, značajnije učešće u poslovnim rashodima imaju i troškovi goriva i energije, čije učešće takođe raste sa 10,63% u 2010. na 21,70% u 2013. godini. **Zaključuje se da zbirno navedeni troškovi učestvuju sa 75,73% u ukupnom poslovnom prihodu u 2013. godini, čine i najznačajniju grupu troškova čijim se posebnim sagledavanjem i upravljanjem znatno može uticati na poslovanje i finansijski rezultat u budućem periodu.**

U strukturi prihoda preovladavaju poslovni prihodi i kreću se u rasponu od 93,64% u 2011. do 97,93% u 2010. godini. Zapaža se povećanje finansijskih prihoda svake godine u ukupnoj strukturi prihoda, što dovodi do zaključka da je preduzeće povećavalo zaduženja svake godine, koja su verovatno korišćena za tekuću likvidnost preduzeća.



U strukturi finansijskih rashoda primećuje se da 2010. godine finansijski rashodi čine preko 25% ukupnih rashoda preduzeća. Ovi rashodi su posledica negativnih kursnih razlika, pre svega vezani za kredite u stranoj valuti koji se odnose na Švajcarski franak.

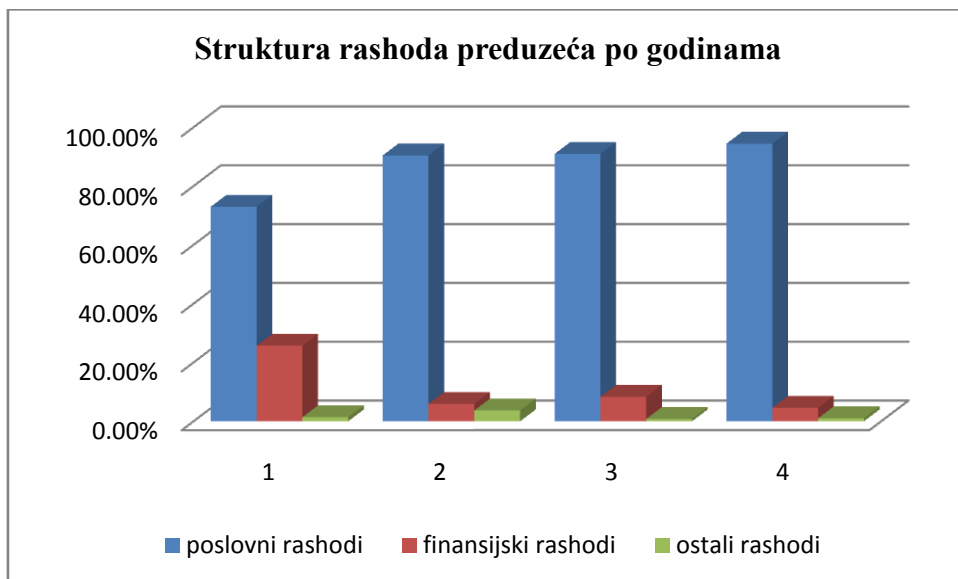


Tabela: ELEMENTI FINANSIJSKE ANALIZE PREDUZEĆA

R. br.	Pokazatelji	2010	2011	2012	2013
I	Pokazatelji likvidnosti				
1	Opšti ratio likvidnosti	0.13	0.20	0.22	0.19
2	Rigorozni ratio likvidnosti	0.07	0.13	0.15	0.14
3	Neto obrtna sredstva	(489,072)	(408,005)	(390,496)	(383,280)
4	Dugoročni izvori obrtnih sredstava	(6.895)	(4.009)	(3.611)	(4.310)
II	Pokazatelji aktivnosti				
1	Koeficijent obrta kupaca	8.76	4.24	3.51	2.35
2	Prosečan period naplate	41.10	84.98	102.44	153.22
3	Prosečan iznos dnevnih prodaja	343.74	382.53	476.97	390.64
4	Period naplate potraživanja	82.20	96.10	127.80	150.40
5	Koeficijent obrta zaliha	61.80	33.68	33.84	35.85
6	Prosečno vreme trajanja jednog obrta	5.83	10.69	10.64	10.04
7	Period prodaje zaliha	0.03	0.03	0.03	0.02
8	Period konverzije zaliha u gotovinu	82	96	128	150
9	Koeficijent obrta dobavljača	3.14	2.06	2.01	1.55
10	Prosečno vreme plaćanja	115	175	179	232
11	Koeficijent obrta prosečnih obrtnih sredstava	8.76	3.22	2.86	2.64
12	Stopa dobitka na prosečna obrtna sredstva	110.23%	92.75%	1.50%	-9.67%
13	Stopa dobitka po jed. obrtu pros. obrtnih sred.	12.58%	28.79%	0.52%	-3.66%
12	Koeficijent obrta neto obrtnih sredstava	(0.67)	(0.39)	(0.51)	(0.42)
13	Koeficijent obrta fiksnih sredstava	0.17	0.19	0.28	0.19
14	Koeficijent obrta poslovnih sredstava	0.17	0.19	0.24	0.20
15	Koeficijent obrta sopstvenih sredstava	1.08	0.58	0.69	0.57
III	Pokazatelji finansijske strukture				
1	Odnos pozajm. prema ukup. izvorima finan.	75.05%	67.12%	66.69%	66.43%
2	Odnos dugoročnog duga i sopstvenih sredstava	52.80%	31.01%	21.66%	18.66%
3	Odnos dugoročnog duga prema ukupnoj kapitalizaciji	40.18%	24.25%	18.28%	16.56%
4	Koeficijent pokrića kamate	5.30	12.24	2.03	0.54
IV	Pokazatelji rentabilnosti				
1	Stopa prinosa na ukupna poslovna sredstva	11.65%	9.76%	2.06%	0.60%
2	Stopa prinosa na sopstvena poslovna sredstva	12.82%	25.41%	0.53%	-3.34%

Cifre su izražene u 000 RSD

Finansijska analiza preduzeća pokazuje potrebu za značajnim neto obrtnim sredstvima. Međutim, realna potreba za **trajnim neto obrtnim sredstvima** se drastično razlikuje od one koja je dobijena u analizi. Ovo se pre svega odnosi zbog strukture **ostalih kratkoročnih izvora** koji u sebi sadrže pasivna vremenska razgraničenja na kojima su, na kontu 49, knjižene donacije koje je aerodrom dobio od različitih donatora. Najveća donacija odnosi se na pistu, dobijena je od Norveške Vlade, i u 2013. godini iznosi 268.151.043,17 RSD i čini 81,52% celokupnog konta 49. Dakle, u pitanju nisu pozajmljeni izvori, već donacije, koje ulaze u ukupna poslovna sopstvena sredstva JP Aerodrom i odnose se na odloženi prihod budućeg perioda. **Iz tog razloga i potrebna neto obrtna sredstva se umanjuju za ove iznose te realno iznose za 2013. godinu orijentaciono 82.647 miliona RSD (neto obrtna sredstva minus konto 49 plus odložene poreske obaveze).**

Kod pokazatelja aktivnosti zapaža se negativni trend kod prosečnog perioda naplate, kao i kod perioda naplate potraživanja. Oba pokazatelja ukazuju na značajan negativni trend u proteklom poslovanju u analiziranom periodu od četiri godine. Uočava se da se prosečan period

naplate sa 41 dana u 2010. godini više nego utrostručuje na 153 dana u 2013. godini. Trend rasta kod perioda naplate potraživanja sa 82 dana u 2010. godini na 150 dana u 2013. godini pokazuje takođe jako negativan trend kontinuiranog rasta iz godine u godinu. Rast ovih stopa prati pad koeficijena obrta obrtnih sredstava.

Pozitivan trend smanjenja po godinama beleži odnos pozajmljenih prema ukupnim izvorima finansiranja sa 75,05% u 2010. godini, na 66,43% u 2013. godini. Ovaj pozitivni trend je posledica značajnih primljenih donacija u prethodnom periodu poslovanja.

Negativne trendove pokazatelja aktivnosti prate i pokazatelji rentabilnosti poslovanja. Stopa prinosa na ukupna poslovna sredstva pada sa 11,65% u 2010. godini na 0,60% u 2013. godini. Osnovni razlog ovakvog kretanja ove stope je drastičan pad poslovnog dobitka po godinama sa 84,21 miliona RSD u 2010. godini na 4,15 miliona RSD u 2013. godini. Negativna vrednost stope prinosa na poslovna sredstva u 2013. godini posledica su iskazanog gubitka po bilansu uspeha krajem posmatrane godine.

6.2 Struktura sredstava JP Aerodrom Niš

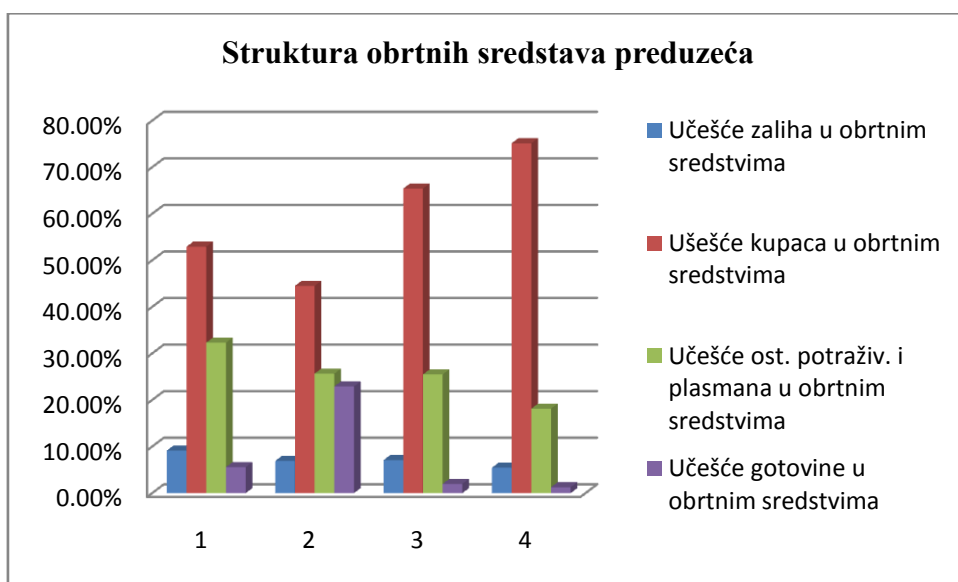
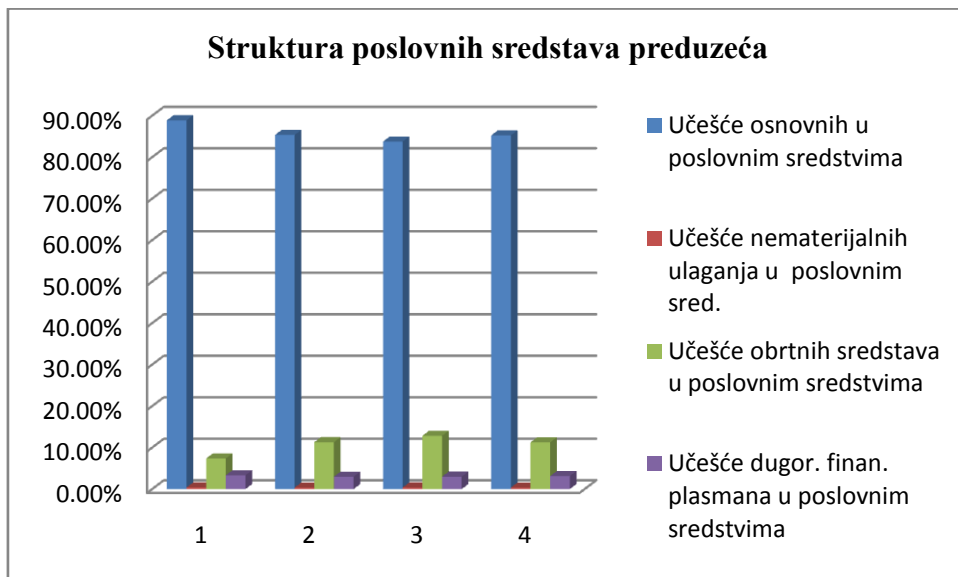
Tabela: STRUKTURA SREDSTAVA PREDUZEĆA

R. br.	Pokazatelji	2010	2011	2012	2013
1	Struktura poslovnih sredstava	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
1.1.	Učešće osnovnih u poslovnim sredstvima	88.88%	85.36%	83.77%	85.25%
1.2.	Učešće nematerijalnih ulaganja u poslovnim sred.	0.39%	0.36%	0.39%	0.37%
1.3.	Učešće obrtnih sredstava u poslovnim sredstvima	7.38%	11.30%	12.85%	11.26%
1.4.	Učešće dugor. finan. plasmana u poslovnim sredstvima	0.03	0.03	0.03	3.13%
2	Struktura obrtnih sredstava	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2.1.	Učešće zaliha u obrtnim sredstvima	9.15%	6.91%	7.10%	5.45%
2.2.	Učešće kupaca u obrtnim sredstvima	52.94%	44.52%	65.42%	75.14%
2.3.	Učešće ost. potraživ. i plasmana u obrtnim sredstvima	32.32%	25.66%	25.49%	18.14%
2.4.	Učešće gotovine u obrtnim sredstvima	5.59%	22.91%	1.99%	1.27%
3	Struktura izvora prema vlasništvu	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3.1.	Učešće sopstvenih u ukupnim izvorima	24.948%	32.880%	33.307%	33.570%
3.2.	Učešće pozajmljenih izvora u ukupnim izvorima	75.05%	67.12%	66.69%	66.43%
4	Struktura izvora prema ročnosti	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
4.1.	Učešće dugoročnih izvora u ukupnim izvorima	41.70%	43.41%	40.76%	40.23%
4.2.	Učešće kratkoročnih izvora u ukupnim izvorima	58.30%	56.59%	59.24%	59.77%
5	Struktura dugoročnih izvora	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5.1.	Učešće sopstvenih izvora	59.82%	75.75%	81.72%	83.44%
5.2.	Učešće pozajmljenih izvora	40.18%	24.25%	18.28%	16.56%
6	Struktura kratkoročnih izvora	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
6.1.	Učešće dobavljača	8.22%	7.43%	9.88%	9.98%
6.2.	Učešće kratkoročnih kredita	10.02%	10.38%	9.94%	5.78%
6.3.	Učešće ostalih kratkoročnih izvora	81.76%	82.19%	80.17%	84.24%

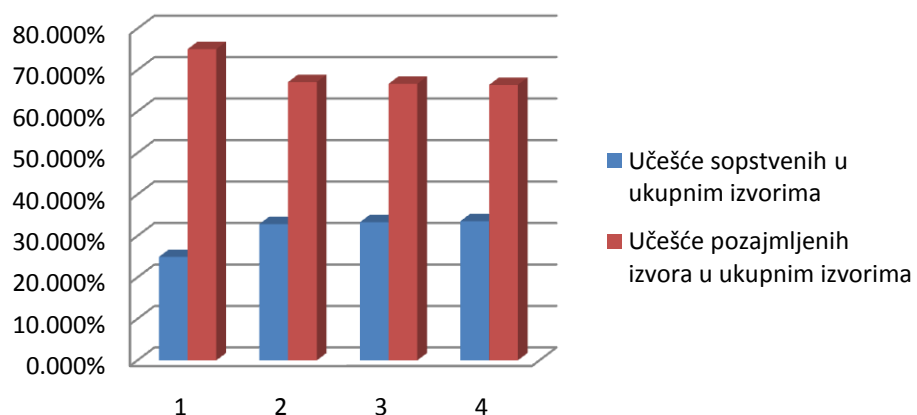
Sagledavanjem pokazatelja strukture sredstava preduzeća uočavaju se značajnije promene kod strukture obrtnih sredstava i kod strukture kratkoročnih izvora. U strukturi obrtnih

sredstava uočava se značajno povećanje učešća kupaca u obrtnim sredstvima sa 52,94% u 2010. godini na 75,14% u 2013. godini. Sa druge strane pozitivan trend se uočava u strukturi kratkoročnih izvora, pri čemu opada učešće kratkoročnih kredita sa 10,02% u 2010. godini na 5,78% u 2013. godini.

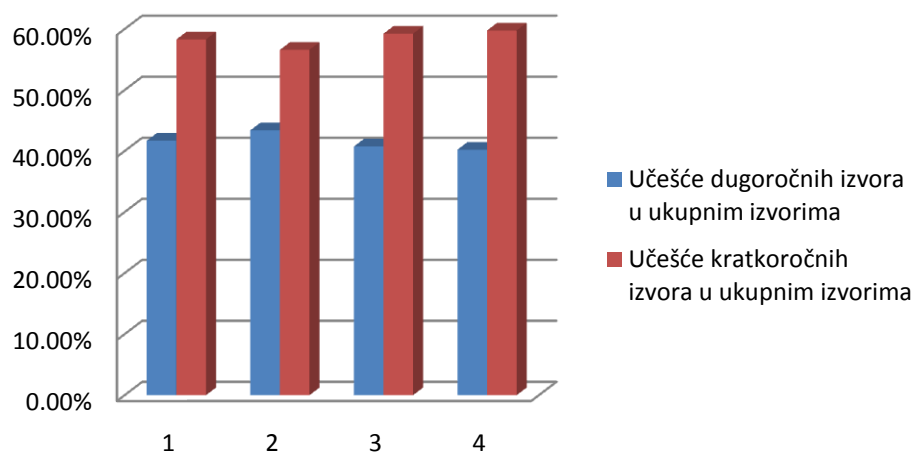
U nastavku je dat grafički prikaz pokazatelja strukture sredstava preduzeća.



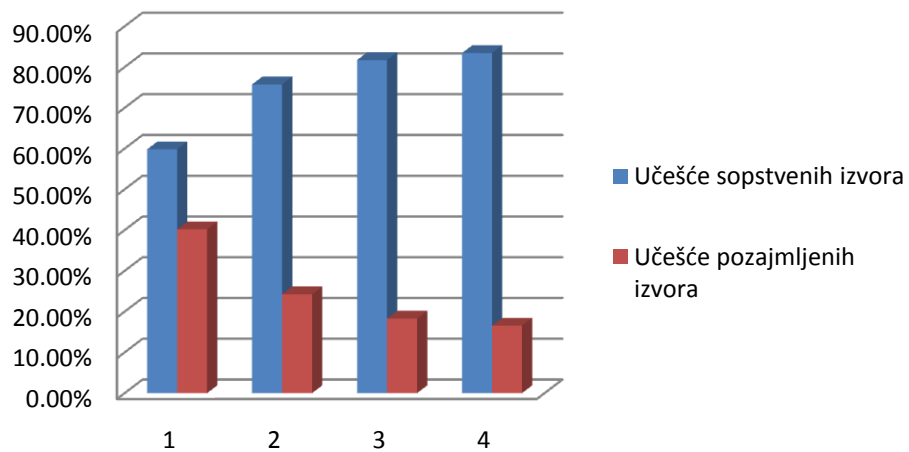
Struktura izvora sredstava preduzeća prema vlasništvu



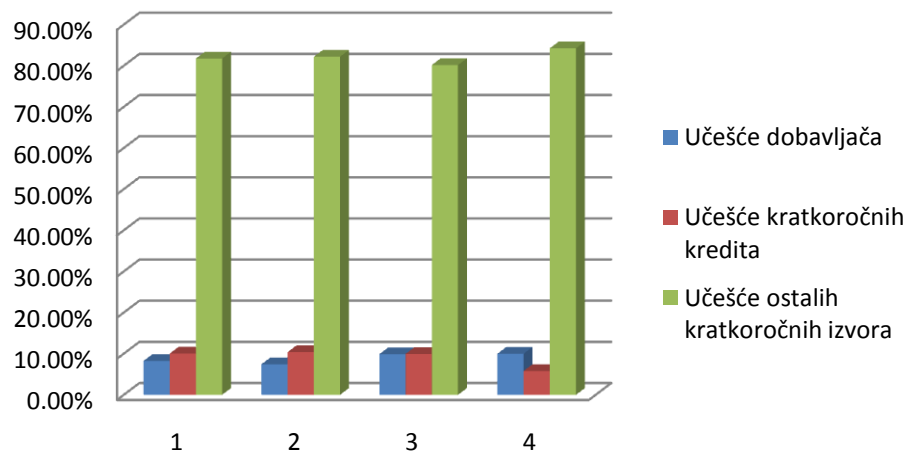
Struktura izvora sredstava preduzeća prema ročnosti



Struktura dugoročnih izvora sredstava preduzeća



Struktura kratkoročnih izvora sredstava preduzeća



6.3 Pokazatelji efikasnosti poslovanja preduzeća

Tabela: POKAZATELJI EFIKASNOSTI POSLOVANJA PREDUZEĆA

R. br.	Pokazatelji	2010	2011	2012	2013
1	Ekonomičnost	1.11	1.31	1.00	1.01
2	Poslovna ekonomičnost	1.49	1.36	1.07	1.02
3	Stopa akumulativnosti	4.07%	8.63%	0.18%	-1.19%
4	Stopa reproduktivnosti	6.78%	11.29%	2.89%	1.51%
5	Stopa prinosa na ukupna poslovna sredstva	11.65%	9.76%	2.06%	0.60%
6	Stopa prinosa na sopstvena poslovna sredstva	12.82%	25.41%	0.53%	-3.34%
7	Stopa poslovnog dobirka	33.05%	26.48%	6.16%	1.90%
8	Stopa neto dobitka	11.55%	23.41%	0.54%	-3.80%

U prethodnoj tabeli dat je uporedni prikaz pokazatelja efikasnosti preduzeća. Uočava se ne samo drastičan pad svih pokazatelja u 2013. godini, već negativna tendencija koja postoji u celokupnom analiziranom periodu poslovanja JP Aerodrom Niš, a koji se odnosi na zadnje četiri bilansne godine. Najdrastičnije promene se odnose na stope koje direktno zavise od ostvarenog poslovnog rezultata, kao i ukupnog rezultata poslovanja. S tim u vezi se uočava npr. Pad stope prinosa na ukupna poslovna sredstva sa 11,65% u 2010. godini na 0,60% u 2013. Sa druge strane stopa prinosa na sopstvena poslovna sredstva beleži negativnu vrednost, te sa 12,82% u 2010. godini, pada na -3,34% u 2013. Osim ove stope, negativne vrednosti u 2013. godini imaju i stopa akumulativnosti, kao i stopa neto dobitka. Stopa poslovnog dobirka sa 33,05% u 2010. godini, beleži pad na 1,9% u 2013.

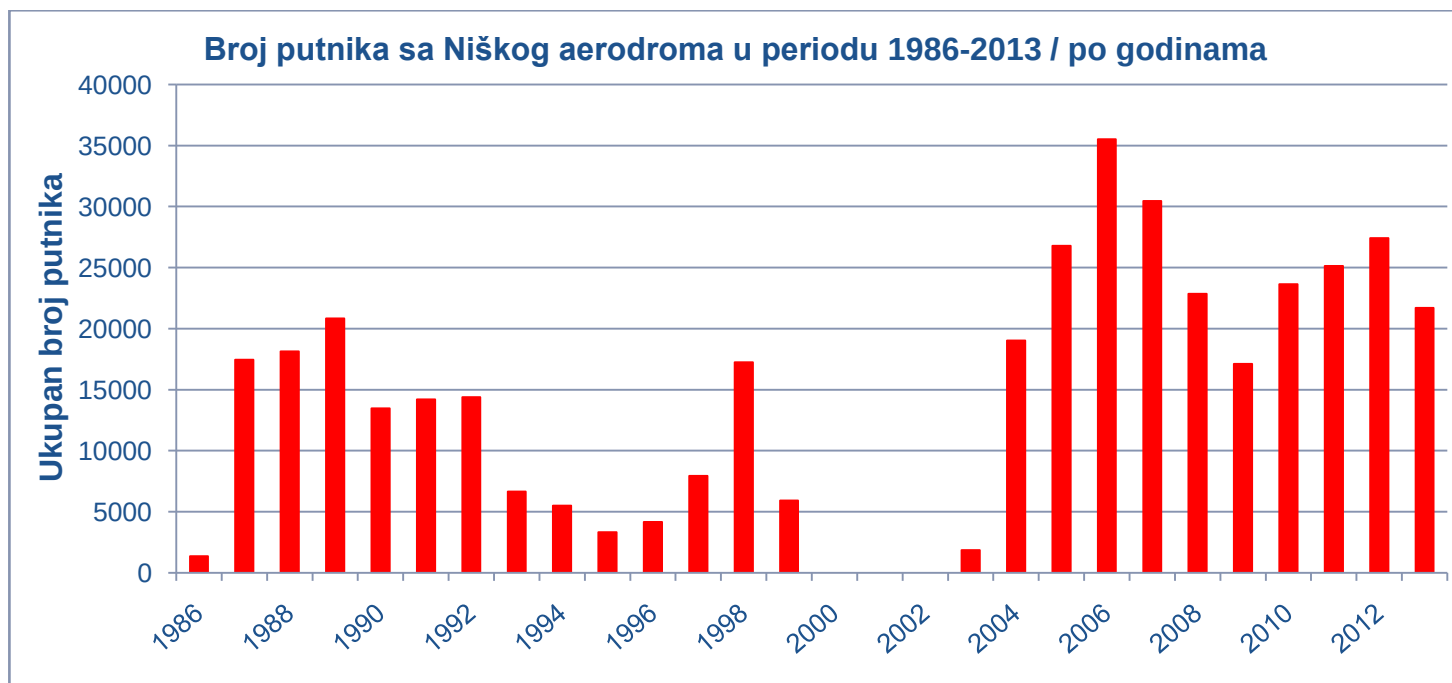
6.4 Rezime VI poglavlja

Svi navedeni pokazatelji efikasnosti poslovanja preduzeća ukazuju na neophodne hitne strukturne promene u poslovanju preduzeća. Neophodno je dodatno razviti strukturu prihoda i rashoda JP Aerodrom Niš i izvršiti detaljne analize svakog izvora prihoda poslovanja pojedinačno. Ovo je neophodno kako bi se izvršile analize bilansa uspeha svake delatnosti pojedinačno i izvršila optimizacija poslovanja i maksimizacija poslovnih rezultata u projektovanom budućem periodu. Takođe, potrebno je izvršiti analizu mogućnosti dodatnih prihoda kroz razvoj novih delatnosti, kao i optimizaciju postojećih.

7. ANALIZA TRŽIŠTA

7.1 Ostvareni avio saobraćaj sa aerodroma Niš u dosadašnjem periodu sa analizom postojećeg kapaciteta aerodroma

Period od 2004. do 2009. godine karakteriše postojanje direktnih letova do Ciriha, u toku 2004. godine i do Pariza, i sezonskih letova do letovališta u Turskoj, Grčkoj i Crnoj Gori tokom letnjih meseci. Pored toga, realizovani su čarter letovi iz Londona u periodu od decembra do marta u 2006, 2007. i 2008. godini. Period od 2010. do 2013. godine je okarakterisan postojanjem direktnog leta do Podgorice i povezivanjem preko Podgorice sa pojedinim evropskim destinacijama (Cirihi, Frankfurt, Pariz, Moskva, Rim, Kopenhagen, Beč, London, Istanbul, Ljubljana, Brisel).



Činjenica je da su letovi u proteklom periodu bili subvencionisani, u cilju obezbeđenja održivosti aerodroma, mada bez nekog konkretnijeg rezultata. U 2014. godini do sada nije bilo redovnih letova.

Vreme opsluge aviona B737-300 sa 120 – 140 putnika na Aerodromu Niš iznosi 40 minuta. Maksimalan broj putnika koji može da se opsluži po jednoj operaciji (dolazak i odlazak) iznosi od 240 do 280 putnika. Ukoliko se pretpostavi koeficijent popunjenosti putničke kabine od 75%, broj putnika u jednom satu po jednom avionu bi bio 200. Iskustveno, uzimajući u obzir broj zaposlenih, raspoloživu opremu za opsluživanje i operativne zahteve, istovremeno je moguće opslužiti tri aviona, iako su na raspolaganju četiri parking pozicije. Prema tome, sa 200 putnika po avionu, moguće je opslužiti 600 putnika na sat (airside). Potencijalno usko grlo Aerodroma

Niš u pogledu tokova putnika, prtljaga i robe (ukoliko dođe do većeg broja operacija) bila bi terminalna zgrada, sa celokupnom infrastrukturom i sistemima.

7.2 Opslužno područje Aerodroma Niš

Aerodrom "Konstantin Veliki" je lociran blizu grada Niša (4 km). Blizina grada je značajan faktor razvoja jer olakšava infrastukturno obezbeđenje, snižava troškove poslovanja i delom na poslovanje pozitivno utiču i potencijali samog grada. Posebno se imalo u vidu značenje i doprinos Aerodroma u razvoju privrede i kvaliteta života juga Srbije. Ovo je jedan od sačuvanih resursa koji bi se mogao brzo staviti u funkciju budućeg ukupnog razvoja.

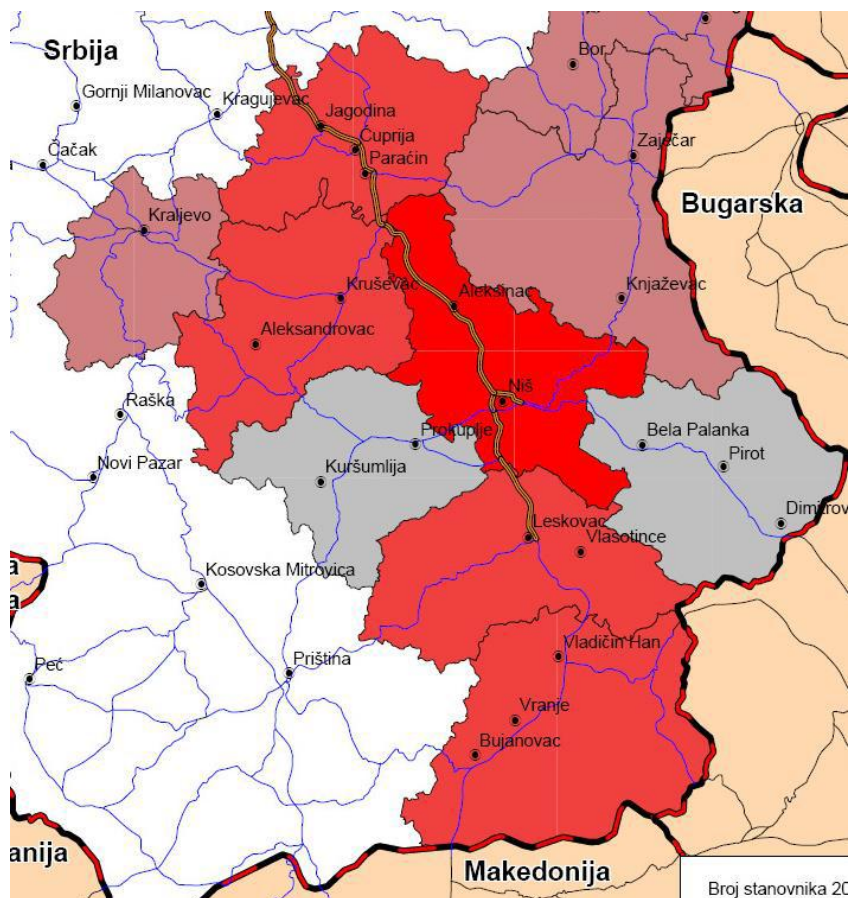
Aerodrom je lociran i veoma blizu dve magistralne saobraćajnice na koridoru 10 (put i pruga) koje vode ka istoku (Bugarska, Turska) i jugu Evrope (Grčka). Ovo olakšava varealizaciju razvojnih mogućnosti u oblasti intermodalnog transporta robe.

Deo zemljišta kompleksa Aerodroma Niš namenjen je za razvoj ove delatnosti i predstavlja pogodnu lokaciju za razvoj pratećih delatnosti uz vazdušni saobraćaj.

Za definisanje opslužnog područja Aerodroma „Konstantin Veliki“ u Nišu, korišćeno je vreme putovanja do 2 časa, računato od centra polaznog grada do aerodromske zgrade. Na osnovu tog kriterijuma i njegove analize, kao i ostvarenog saobraćaja na Aerodromu Niš, prema Studiji ocene potencijalne putničke potražnje u vazdušnom saobraćaju na Aerodromu „Konstantin Veliki“ u Nišu (Institut Saobraćajnog fakulteta, 2010), u opslužno područje je uključeno deset okruga, i to: Pomoravski, Borski, Zaječarski, Raški, Rasinski, Nišavski, Toplički, Pirotski, Jablanički i Pčinjski. Treba napomenuti da u opslužno područje nisu uključeni ceo Raški i Borski okrug. Zbog udaljenosti od niškog aerodroma nisu razmatrane opštine Novi Pazar, Raška i Tutin u Raškom okrugu, i Majdanpek i Kladovo u Borskom okrugu.

Ovako definisano opslužno područje obuhvata skoro 2 miliona stanovnika koji žive na ovoj teritoriji. Svi stejkholderi sa ove teritorije čine ujedno i ciljnu grupu, odnosno direktne korisnike na koje utiče jačanje konkurentnosti aerodroma. Ovde ne spadaju samo jedinice lokalne samouprave, već i privreda u celini, sa posebnim naglaskom na uticaj na tercijarni sektor, obzirom da se u opslužnom području aerodroma nalaze dva najveća zimska centra u Srbiji, Kopaonik i Stara Planina, kao i nekoliko velikih banja (Niška Banja, Ribarska banja, Sokobanja, Vrnjačka Banja,...).

Možemo zaključiti da makro i mikro lokacija aerodroma „Konstantin Veliki“ definiše povoljan položaj sa aspekta daljeg razvoja aerodromskog poslovanja.



Udaljenost aerodroma "Konstantin Veliki" od karakterističnih destinacija je data u tabeli:

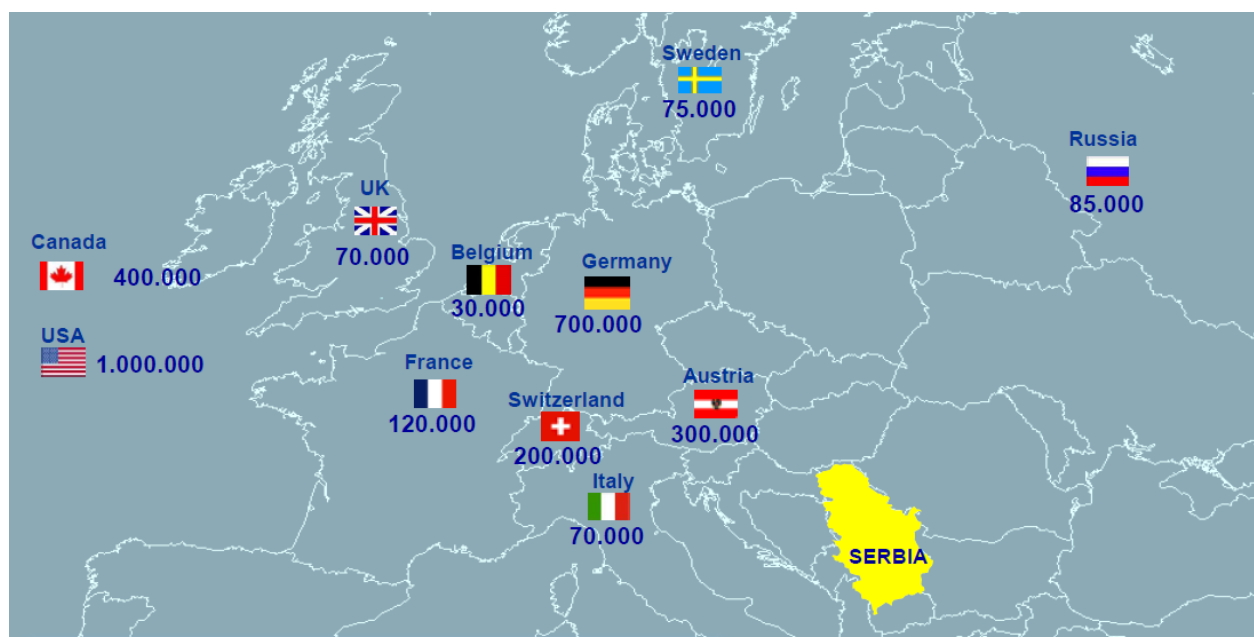
UDALJENOST OD DESTINACIJE		UDALJENOST OD DESTINACIJE	
BEOGRAD	240 km	KOPAONIK, zimski centar	120 km
PRIŠTINA	130 km	BABIN ZUB, zimski centar	100 km
SKOPLJE	200 km	VRNJAČKA BANJA, banja	130 km
SOFIJA	150 km	PROLOM BANJA, banja	80 km
SOLUN	400 km	ĐAVOLJA VAROŠ	100 km

7.3 Analiza tržišnog potencijala

Postojeći tržišni potencijal delatnosti aerodroma "Konstantin Veliki" u Nišu je mnogostruko veći od ostvarenog prometa u prethodnom periodu. Nakon rekonstrukcije Aerodroma 2003. godine i prvih godina razvoja, izrađena je procena mogućih parametara razvoja saobraćaja koja predviđa visoke stope rasta godišnjeg prometa na bazi postojećeg putničkog potencijala, kao i usled unapređenja saradnje Srbije i EU. Međutim, subvencionisanjem letova u prethodnom periodu ustanovljeno je da ovaj potencijal nije iskorišćen u odgovarajućem obimu i na pravi način.

Potencijalne putnike aerodroma u Nišu možemo segmentisati u tri grupe:

1. Naši radnici i iseljenici u inostranstvu – kategorija putnika za koju se pretpostavlja da predstavlja najvažniju ciljnu grupu. Oni predstavljaju stalni putnički potencijal bez obzira na političku stabilnost u regionu. Najveći broj naših radnika i iseljenika nalazi se u zemljama EU, SAD i Kanadi. Prema podacima Ministarstva za dijasporu, najveći broj naših radnika i iseljenika nalazi se u Nemačkoj (između 700.000 i 800.000), zatim u Austriji (oko 300.000), Švajcarskoj (200.000), Francuskoj (oko 120.000), Švedskoj (oko 120.000), Italiji (oko 70.000), Velikoj Britaniji (oko 80.000), Holandiji, Belgiji i Luksemburgu (oko 50.000), Rusiji (oko 60.000), SAD i Kanadi (ukupno oko 1.400.000).



Važno je napomenuti da samo 17% naših radnika i iseljenika u inostranstvu potiče iz Vojvodine, dok 83% njih potiče iz centralne i južne Srbije. Opsežno područje Aerodroma "Konstantin Veliki" u Nišu predstavlja 46% površine centralne Srbije, (odnosno 38% cele Srbije). U okviru opsevnog područja Aerodroma ima 2.120.317 stanovnika (prema popisu iz 2002. godine), 31 fakultet ili viša škola sa oko 26.000 studenata. Grad Niš, kao najveći grad južne Srbije ima oko 257.000 stanovnika.

Veliki broj iseljenika iz ovih krajeva još uvek koristi autobuski prevoz pre svega zbog komplikovanog transfera od aerodroma u Beogradu ili nekog od aerodroma u okruženju (Skoplje i Sofija), tako da su početkom 2014. godine održavane svakodnevne autobuske linije ka Austriji i Nemačkoj.

Nemačka		Austrija	
Destinacija	Broj polazaka nedeljno	Destinacija	Broj polazaka nedeljno
Munich	12	Salzburg	4
Ulm	11	Vienna	9
Stuttgart	11	Bergenz	3
Koln	6	Linz	3
Frankfurt	12		
Düsseldorf	12		
Dortmund	10		
Hanover	4		
Hamburg	4		
Berlin	5		
Dresden	5		
Total	92	Total	19

Tabela 7.3.1 Pregled broja autobuskih polazaka na nedeljnom nivou iz Niša za Austriju i Nemačku po gradovima

Destination	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Total*
Austria	1	4	3	1	2	1	7	19
Germany	6	9	20	6	7	19	23	92

Tabela 7.3.2 Pregled autobuskih polazaka po broju iz Niša za Austriju i Nemačku po danima u nedelji

2. Poslovni ljudi – položaj aerodroma Niš je takav da mu prirodno gravitira veliki deo stanovništva i privrede južne i jugoistočne Srbije, područja oko većih industrijskih centara - Kraljevo, Kruševac, Jagodina, Zaječar, Piroć, Vranje, Leskovac, Prokuplje, Niš, u kojima se nalaze velike kompanije, među kojima su Philip Morris, British American Tobacco, Michelin, Henkel, Leoni, Jura, itd.

Na području Regionalne privredne komore Niš (Toplički, Piroćki i Nišavski okrug) registrovano je 4.879 pravnih lica, 51.958 radnika, a poslovni prihod iznosi 257.660.903.000. Na pomenutom području registrovana je 261 strana kompanija koje upošljavaju 7.739 radnika i ostvaruju poslovni prihod u iznosu od 60.596.350.000,00 dinara.

3. Turisti – zbog nedovoljne ekonomske razvijenosti i relativno niskog standarda, ova kategorija putnika još uvek ne putuje često kao u zemljama EU, ali se interesovanje i broj stalno povećava, pogotovu sa rastom ponude i padom cena prevoza. Sa povećanjem ponude (destinacija), a posebno sa uključivanjem niskotarifnih aviokompanija, ovaj potencijal će mnogostruko porasti i u postojećim ekonomskim uslovima, a posebno sa rastom standarda.

Pored emitivnog turizma koji beleži sve veći broj turista, opslužno područje niškog aerodroma predstavlja veliki turistički potencijal koji je sve privlačniji turistima raznih delova sveta.

Republika Srbija sastoji se od šest regija, koje su po svojim geografskim karakteristikama, klimi, etničkoj strukturi, običajima i kulturi veoma različite. Opslužno područje Aerodroma „Konstantin Veliki“ obuhvata površinu koja je smeštena na području Južne regije, veći deo Istočne regije kao i jugoistočni deo Šumadije. Regije su podeljene na okruge te opslužnom području Aerodroma pripadaju sledeći okruzi: Zaječarski, Raški, Rasinski, Pomoravski, Nišavski, Pirotski, Pčinjski, Jablanički, Toplički i Borski.

Zbog svog atraktivnog geografskog položaja i priridnog bogatstva jugoistočna Srbija bila je meta osvajača i naroda koji su se ovde naseljavali. Iz tog razloga obiluje istorijskim znamenostima koja se sastoje od vojnih utvrđenja, kastela, carskih palata, velikog broja srednjovekovnih manastira,...

8. ANALIZA ZAHTEVA TRŽIŠTA I KONKURENCIJE

Kako bi se izvukli generalni zaključci i smernice o načinu na koji “efikasni” aerodromi posluju, potrebno je posmatrati veliki uzorak aerodroma. S druge strane, da bi se razumeo način organizacije i poslovanje aerodroma, kao i načini da se poveća efikasnost, potrebno je posmatrati konkretan aerodrom i okruženje u kome aerodrom posluje. Mnogi autori i istraživači tvrde da je poređenje, komparativna analiza i benčmarking aerodroma neosnovana i da često navodi na pogrešne zaključke upravo iz razloga “jednistvenosti” aerodroma (Morrison, 2009). Međutim, i pored realnih nedostataka i nesavršenosti ovakvih metoda, one se i dalje koriste i u literaturi i u praksi, upravo zbog uvida u generalne smernice i načine da se poveća efikasnost aerodroma.

8.1 Aerodromi u okruženju

Aerodrom Plovdiv (Plovdiv International Airport) se nalazi 12km jugoistočno od grada Plovdiv, koji je sa oko 340 000 stanovnika drugi po veličini grad u Bugarskoj (iza prestonice Sofije). Plovdiv se nalazi u centralnom delu Bugarske i od Sofije je udaljen oko 140km (oko 2 sata vožnje autobusom), a čak 3 panevropska koridora prolaze blizu grada (Koridori IV, VIII i X). U blizini aerodroma je i železnička stanica (3km). Do Aerodroma Plovdiv je moguće doći i automobilom, a aerodrom nudi besplatna parking mesta. Pored Sofije i Plovdiva, aerodromi sa redovnim saobraćajem su i Varna i Burgas.

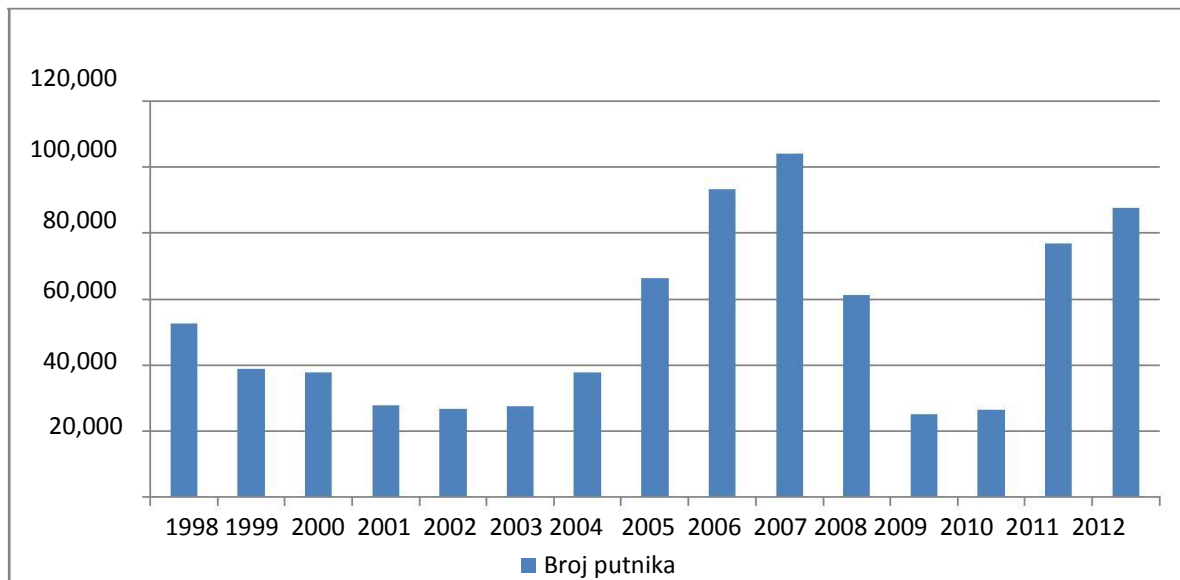
Plovdiv je jedan od najstarijih gradova u Evropi, a prvi zapisi o gradu datiraju 4000 godina pre nove ere. Stari grad u Plovdivu je proglašen UNESCO-vom svetkom baštinom i pod zaštitom je, a u okolini grada se nalaze i brojne banje i kulturno-istorijski spomenici. U relativnoj blizini se nalaze i popularni skijaški centri Pamporovo (81km), Bansko (149km) i Borovec (195km).

Aerodrom Plovdiv je u državnom vlasništvu, a njime upravlja Letishte Plovdiv EAD, takođe u državnom vlasništvu. Od infrastrukture, Aerodrom Plovdiv ima betonsku PSS dužine 2500m, širine 45m, orijentacije 127°/307°, sa referentnom tačkom nadmorske visine 184m. Staza 30 je staza za precizni prilaz, kategorije 1 (ILS CAT 1). Paralelno sa PSS je i rulna staza sa kojom je povezana pomoću 4 izlaznice. Platforma ima 13 parking pozicija, za vazduhoplove C i D kategorije, i povezana je rulnom stazom sa PSS-om. Aerodrom ima dve terminalne zgrade, staru i novu. Otvorenost aerodroma je 24/7 i opremljen je potrebnom opremom za prihvati i otpremu vazduhoplova, putnika, prtljaga, robe i pošte. Sa zapadne strane aerodroma je smeštena 24-ta vazduhoplovna baza (za helikoptere) bugarske vojske.

Aerodrom Plovdiv služi kao alternativni za sofijski aerodrom kada vremenski uslovi u Sofiji ne dozvoljavaju obavljanje operacija sletanja, i to za sve bugarske aviokompanije, ali i za Air France, British Airways, Austrian Airlines, Malev, El Al, LOT, Aeroflot, Niki, Wizz Air i druge.

Opslužno područje aerodroma je definisano na osnovu rastojanja koje može da se pređe automobilom za 1,5 časova koristeći putnu mrežu i broji 4,5 miliona ljudi, uključujući i Sofiju koja ima 1,3 miliona stanovnika. U 2012. godini, promet putnika na Aerodromu Plovdiv je bio oko 87 000, dok je istorijski maksimum zabeležen 2007. godine kada je bilo nešto preko 100 000 putnika. Treba uzeti u obzir činjenicu da je u periodu od 1982. do 2009. godine na Aerodromu Plovdiv skoro čitav putnički promet ostvaren kroz čarter. U zimskoj sezoni, od decembra do aprila, mnoge čarter aviokompanije koriste ovaj aerodrom za prevoz turista zbog blizine pomenutih ski centara i to je saobraćaj od koga aerodrom praktično i zavisi. Od 2005. godine su uvedene i neke letnje čarter linije, do Tel Aviva i Kopenhagena, kao i do letovališta na Malti i Grčkoj.

Tek 2009. godine, nakon skoro 30 godina, aviokompanija S7 je uvela redovnu liniju Plovdiv- Moskva (Domodedovo), koja je prethodno bila čarter linija aktivna samo u zimskom periodu. Od 2010. godine Ryanair saobraća do Londona (Stansted), a od 2011. i do Frankfurta (Hahn) i to dva puta nedeljno na obe linije.



Grafik 8.1.1 Putnički promet na Aerodromu Plovdiv

Nakon ekonomske krize i velikog pada obima saobraćaja u 2009. godini, vlada je uložila u aerodrom preko 20 miliona evra (10 miliona iz državnog budžeta i 10 miliona od koncesije aerodroma Varna i Burgas) za kompletnu infrastrukturu.

Izgrađen je potpuno novi i vrlo moderan terminal sa površinom od 6750m², sa 10 šaltera za registraciju, 6 gejtova i raznovrsnim sadržajem. Projektovani kapacitet terminala je 1000 putnika u vršnom satu i 500 000 godišnje. IATA je kategorizovala novi terminal u klasu C. U okviru rekonstrukcije je proširena i platforma, a Letishte Plovdiv EAD je kupilo i opremu za prihvat i otpremu vazduhoplova za nove parking pozicije. Kao nastavak pomoći Aerodromu Plovdiv, Vlada Bugarske je odobrila smanjenje aerodromskih naknada za 50% kako bi se stimulisao dolazak aviokompanija. Nove aerodromske naknade su stupile na snagu 1. Maja 2010. godine i još uvek su na snazi (AIP Bugarska, 2013). Naknade za sletanje su dvostruko niže, dok je naknada za putnike i do tri puta niža u odnosu na aerodrome u Sofiji, Varni i Burgasu. Takođe, bugarska vlada, tj. Ministarstvo transporta i komunikacija pokriva troškove koji ne mogu da se pokriju iz prihoda aerodroma. Inače, bugarska vlada trenutno priprema plan za koncesiju Aerodroma Plovdiv.

Pored državne pomoći, a na inicijativu opština Asenovgrad, Rodopi i Hisar u junu 2010. godine je osnovana neprofitna organizacija Route Development Fund – Plovdiv Airport, the South Gate of Bulgaria, kojoj su se zatim pridružile opštine Plovdiv, Chepelare, Puppet, Rakovsky i Kaloyanovo. Osnovni motivi za osnivanje Route Development Fund-a (RDF) su bili ekonomske prirode i potencijalne koristi za sve opštine od otvaranja novih linija sa Aerodroma Plovdiv, a koje bi subvencionisao RDF. Smatralo se da bi opštine trebale da se predstavljaju kao region, jer pojedinačno nijedna nema dovoljan potencijal niti sredstva za promociju svojih poslovnih i turističkih potencijala. Pored subvencionisanja redovnih linija sa Aerodroma Plovdiv, glavne aktivnosti RDF-a su i promocija regiona u inostranstvu, aktivnosti vezane za privlačenje bugarskih i stranih investitora, promocija kulturnih i istorijskih dobara, itd. Kao ciljeve, RDF navodi razvoj regiona i društva, podizanje životnog standarda, dovođenje investitora i povećana konkurentnost regiona. Potrebna sredstva za aktivnosti su pored donacija izdvajale i opštine članice koju su na godišnjem nivou izdvajale ne manje od 50 evro centi po stanovniku (te opštine).

Prvi rezultati rada RDF-a su bili vidljivi nakon nekoliko meseci. U novembru iste godine je postignut je dogovor sa Ryanair-om, koji je počeo da leti na liniji Plovdiv-London (Stansted).

Maja naredne godine je otvorena i Ryanair-ova linija do Bergama, ali je zbog nesporazuma sa RDF-om ta linija u novembru ukinuta. Istog meseca je međutim krenula i nova linija do Frankfurta (Hahn). Ryanair je 10. avgusta 2013. objavio da je sa Aerodroma Plovdiv prevezao 170 000-og putnika.

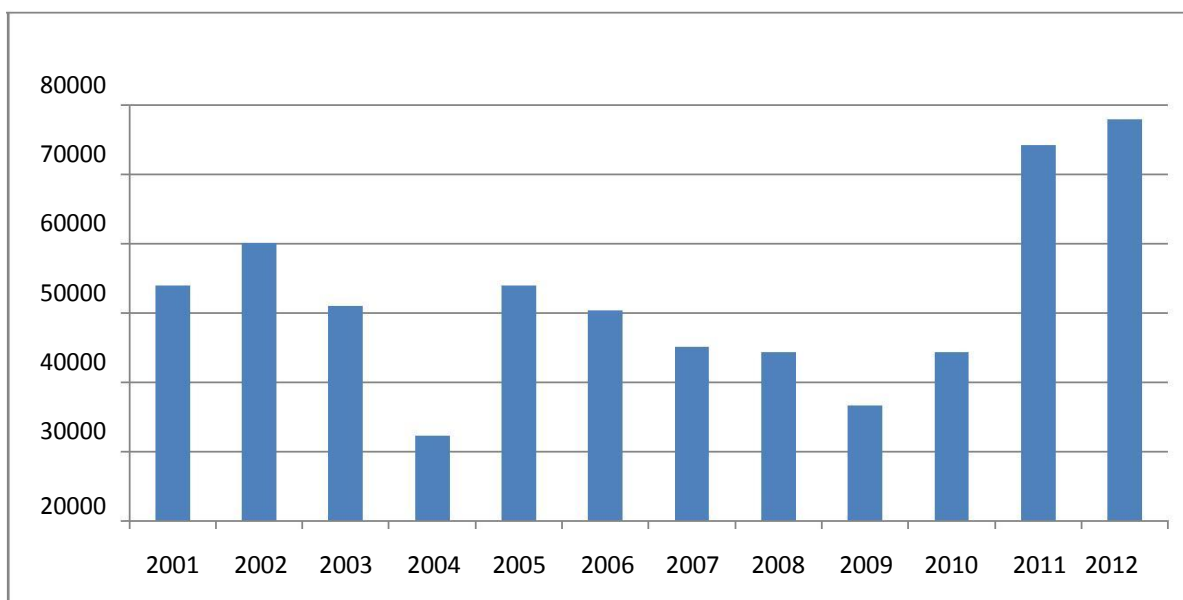
Upravljanje aerodroma od strane lokalnih vlasti je čest slučaj na regionalnim i malim aerodroma koji su od posebnog značaja za region (Francuska), ali i sa velikim i profitabilnim aerodromima kao Mančester.

Ohridski aerodrom je smešten na obodu jezera Ohrid u neposrednoj blizini istoimenog grada sa oko 40 000 stanovnika. Grad se nalazi na jugu zemlje (170 km južno od Skoplja), u blizini granice sa Albanijom i Grčkom, kao i u blizini Prespanskog jezera. U okolini grada se

nalaze brojne kulturno-istorijske znamenitosti. Sa oko 250 000 turista godišnje ovaj grad je glavni turistički centar južnog dela Makedonije.

Aerodrom u Ohridu ima PSS dužine 2550m, širine 43,8 metra, orijentacije 016°/196° sa referentnom visinom 700m. Staza 20 je staza za precizni prilaz, kategorije 1 (ILS CAT 1). PSS je sa dve izlazne rulne staze spojena sa platformom koja ima 8 parking pozicija za komercijalnu i 5 za generalnu avijaciju. Pristanišna zgrada je površine 3260m², ima 6 šaltera za registraciju putnika, tri odlazeća i jedan dolazni gejt, sa procenjenim godišnjim kapacitetom od oko 300 000 putnika (300 putnika u vršnom času). Od sadržaja se izdvajaju VIP salon i konferencijska sala, a aerodrom ima i 200 parking mesta za putničke automobile i 7 za autobuse. U sklopu aerodromskog kompleksa je i kargo terminal.

Povećanje broja putnika primetno je na Aerodromu Ohrid u periodu nakon koncesije. Pre 2010. godine broj putnika na ohridskom aerodromu je varirao između 30 000 (minimalno) i 60 000 putnika (maksimalno). U prvoj godini koncesije, broj putnika se gotovo udvostručio (rast od 40%), dok je naredne godine rast bio 5%, dostižući istorijski maksimum. Kao i kod skopskog aerodroma, prisutan je pad broja operacija u 2012. godini, što može da ukaže na bolje planiranje aviokompanija (koje su se bolje upoznale sa potražnjom) i boljom popunjenošću putničke kabine. Takođe, Vlada Makedonije je subvencionisala aviokompanije sa 60 evra po svakom putniku sa čarter letova koji su boravili u ohridskim hotelima duže od 3 dana.



Grafik 8.1.2 Putnički promet na Aerodromu Ohrid

Aerodrom Katowice se nalazi u Provinciji Šlezija (Region of Silesia) na jugu Poljske blizu granice sa Slovačkom i Češkom. Šlezija je među šesnaest poljskih provincija, koliko ih ukupno ima, četrnaesta po teritoriji koju zauzima i druga po broju stanovnika. Takođe, ovo je regija sa najvećim stepenom razvijenosti industrije i urbanizacije. Opslužno područje Aerodroma Katowice je jedno od najvećih u ovom delu Evrope i iznosi 11 miliona stanovnika koji žive unutar

100 km od aerodroma. Na aerodromu je 2002. godine ukupan obim saobraćaja iznosio 200 hiljada putnika, ali sa pružanjem usluga niskotarifnih avioprevoznika broj putnika se značajno povećao i 2006. godine obim saobraćaja je iznosio 1,5 miliona putnika. Na aerodromu je 2007. godine otvoren novi terminal kako bi se infrastruktura prilagodila sve većem porastu putničke potražnje.

Ulazak niskotarifnih aviokompanija na aerodrom Katowice doprineo je otvaranju oko 2000 novih radnih mesta, a procena je regionalnih vlasti da svakih 100 hiljada putnika unosi dodatni milion dolara u potrošnju regiona. Učešće niskotarifnih aviokompanija na poljskom tržištu je značajno raslo iz godine u godinu, pre svega zahvaljujući razvoju linija na kojima se obavlja vazdušni saobraćaj između Poljske i Velike Britanije, nastao kao posledica otvaranja tržišta rada Velike Britanije i Irske za stanovnike Poljske, a u skladu sa dokumentom o Pristupanju Poljske Evropskoj uniji. Pre ulaska Poljske u Evropsku uniju, putnici su mogli direktno da putuju za Veliku Britaniju samo iz Varšave i Krakova i to samo za London i Mančester, dok je sa ponudom niskotarifnih aviokompanija putnicima omogućeno da lete sa skoro svih aerodroma u Poljskoj do nekoliko aerodroma u Velikoj Britaniji.

Stopa nezaposlenosti se smanjila sa 15% na nivo od 10% (2007), dok najbolji poslovni prostori (kancelarije, manje kongresne sale) uskoro nisu mogli da se pronađu u centru Katowica, iako je do tada bilo mnogo poslovnog prostora koji nije bio iznajmljen ili kupljen. Popunjenost kapaciteta hotela je sa 30% porasla na 80%, za šta su pre svega zaslužni turisti zbog kojih su mnogi hoteli izgrađeni, dok su postojeći renovirani. Regionalne vlasti čvrsto podržavaju vazdušni saobraćaj koji predstavlja jak oslonac privredi i s tim u skladu planiraju izgradnju poslovne zone u blizini aerodroma.

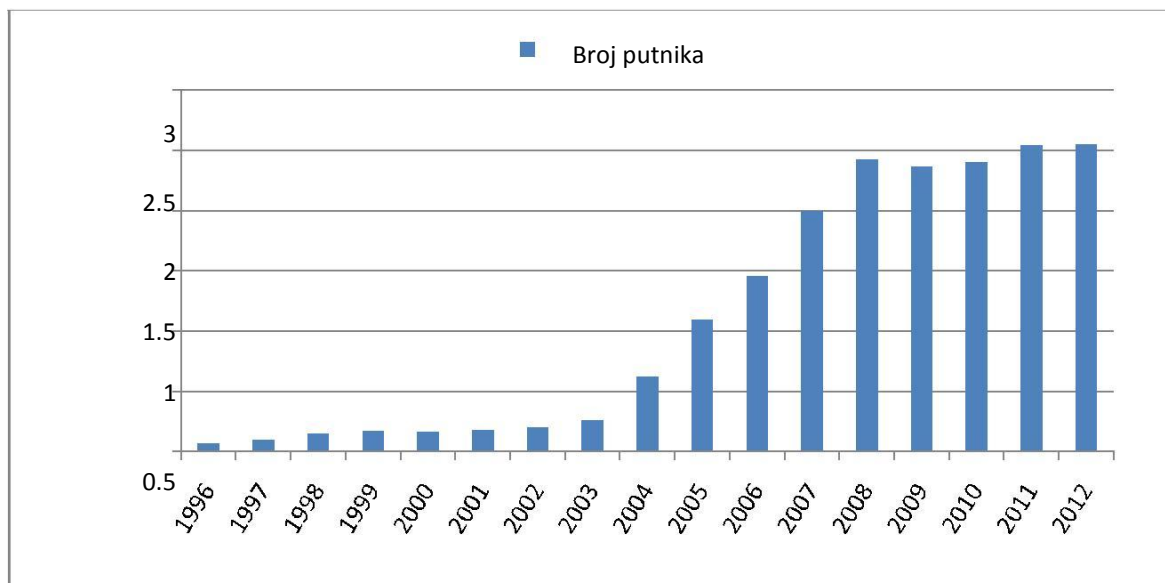


Tabela 8.2.3. Broj putnika na Aerodromu Katowice

Međutim, dolazak niskotarifnih aviokompanija je pre svega pogodio emigrantima i njihovim porodicama koji sa ovakvom uslugom mogu da putuju po znatno nižim cenama što

omogućava i češće posete porodicama nego ranije. Ako se uzme u obzir da je veliki broj stanovništva iz ovog regiona na privremenom radu u Nemačkoj, jasno je da niskotarifne aviokompanije koje se nalaze na ovom tržištu dodatno utiču na razvoj VFR (Visiting Friends and Relatives – poseta prijateljima i rođacima) saobraćaja, povezujući na taj način poljsku dijasporu u Nemačkoj sa svojom maticom.

Kao što se može videti na primeru aerodroma Katowice, doprinos niskotarifnih aviokompanija je veoma veliki s obzirom da omogućava ljudima da mnogo češće i jeftinije posećuju svoje prijatelje i rođake širom Evrope. Takođe, migracije radne snage su u uslovima postojanja niskotarifnih avioprevozioca intenzivirane jer omogućavaju sve većem broju radnika i njihovim porodicama i prijateljima da održavaju češći kontakt. Ovo se posebno odnosi na zemlje istočne Evrope (kao što su Poljska, Slovačka, Češka i zemlje Balkana), gde je veliki broj radnika iz ovih država u uslovima nestabilne ekonomske situacije u svojim zemljama, imigrirao u neke od zemalja zapadne i severne Evrope. Iako postoji određena sličnost sa regionom u kome se nalazi aerodrom Niš, u smislu da i jedan i drugi imaju benefita od dela stanovništva koji je na privremenom radu u inostranstvu, ne treba zaboraviti činjenicu da aerodrom Katowice ima daleko veće opslužno područje od aerodroma Niš i da je celokupna ekonomska situacija u ovoj regiji neuporedivo bolja (kao što je pokazano u prethodnom delu) od one koja se trenutno nalazi u Niškom regionu.

Iako predstavljaju jedine faktore koji doprinose razvoju privrede regiona, regionalne vlasti smatraju dolazak niskotarifnih aviokompanija kao važne činioce koji pogoduju većoj fleksibilnosti poslovanja i direktno povezuju region sa većim brojem međunarodnih gradova.

8.2 UTICAJ NISKOTARIFNIH PREVOZNIKA NA RESTRUKTURIRANJE AERODROMSKOG SAOBRAĆAJA

Broj niskotarifnih aviokompanija u svetu je iz godine u godinu sve veći. Predviđa se kako će do kraja 2014. godine procenat niskotarifnih aviokompanija porasti na više od 30 posto u ukupnom broju avio prevoznika. Taj trend nije zaobišao ni Republiku Srbiju.

Broj kompanija koje lete u Evropi je u značajnom porastu. Njihov je dolazak za neke aerodrome predstavljao spas od gotovo potpune vazdušne izolacije. Niskotarifne aviokompanije u najvećem broju slučajeva koriste manje sekundarne i regionalne aerodrome zbog mnogih prednosti koje im takvi aerodromi omogućavaju. Najčešće je reč o aerodromima do 2 miliona putnika.

Dolaskom niskotarifnih avio kompanija glavni aerodromi morali su odlučiti o svojoj ponudi usluga i na koji način ih postaviti na nivo koji bi vidljivo razdvojio kvalitet između linijskih i niskotarifnih prevoznika. Obzirom da se politika razvoja niskotarifnih kompanija ogleda u uštedama i njihovi su zahtevi u pogledu infrastrukture prilagođeni uštedama, a ne onom koja je već izgrađena sa visokim standardima i cenom. Zbog nemogućnosti ispunjavanja svih njihovih uslova niskotarifne avio kompanije sele se na sekundarne aerodrome.

Avio prevoz je dugo vremena bio skup i ekskluzivan. Dolaskom niskotarifnih prevoznika avio prevoz postaje dostupniji i stvara novije kategorije putnika koji nisu opterećeni uslugom i komforom u avionima. U te kategorije se mogu ubrojiti studenti, penzioneri i čitave porodice koje zbog izuzetno povoljnih cena prevoza odlučuju koristiti avio prevoz umesto drumskog.

Niskotarifni prevoznici svoje poslovanje baziraju na racionalizaciji i optimizaciji tehnološkog procesa u svakom segmentu. Oni po pravilu zahtevaju nižu cenu aerodromskih usluga što uglavnom prihvataju manji aerodromi. Veliki aerodromi, ukoliko imaju dovoljno kapaciteta na vazdušnoj strani, prihvataju po povoljnijim uslovima niskotarifne prevoznike stvarajući nezadovoljstvo redovnih prevoznika koji za približno istu uslugu plaćaju daleko veće naknade. Iz navedenih razloga nisko tarifni prevoznici sele svoj saobraćaj na sekundarne i regionalne aerodrome gde osim nižih cena prihvata i otpreme ne ulaze u sukob sa redovnim prevoznicima te se putnička zgrada i ostale aerodromske površine lakše prilagođavaju njihovim zahtevima.

S obzirom da je prag rentabilnosti aerodroma kod niskotarifnih prevoznika puno viši i iznosi, u zavisnosti od cene aerodromskih usluga, od jedan do dva miliona putnika godišnje, mogu se naći i manji aerodromi sa manjim saobraćajem koji nalazi svoj interes u prihvatanju niskotarifnih prevoznika. Zbog komercijalne atraktivnosti tih aerodroma za niskotarifne prevoznike upravo na njima u proteklih nekoliko godina dolazi do najvećeg porasta prometa. Taj veliki porast saobraćaja opteretio je postojeću infrastrukturu, i uslovio dalja ulaganja u razvoj kapaciteta putničkih zgrada, parkirališta sa pristupnim saobraćajnicama i parking prostora za vozila.

RAZVOJ I MODEL POSLOVANJA NISKOTARIFNIH PREVOZNIKA

Niskotarifni prevoznici su prevoznici koji nude niske cene svojih usluga, ali bez pružanja dodatnih usluga koje su uobičajene za konvencionalne mrežne prevoznike. Oni dodatne usluge, ako ih nude, naplaćuju. Gledano s operativno-komercijalnog stanovišta ovaj model donosi uštede u svim aspektima poslovanja. On je gotovo u svakom delu tehnološkog procesa nastajanja usluge u vazdušnom saobraćaju orijentisan na efikasnost i smanjenje troškova. Jedini aspekt tehnološkog procesa gde niskotarifni prevoznici ne smeju kao prioritet postaviti smanjenje troškova je bezbednost vazdušnog saobraćaja, što je regulisano zakonskim aktima.

Njihov poslovni model ima sledeće osnovne karakteristike:

- Koriste srednje-doletne Avione, a kao najprimereniji su se pokazala dva tipa vazduhoplova: A319/320 i B737. Flotu definišu oko jednog tipa vazduhoplova, jer na taj način povećavaju efikasnost posada, smanjuju troškove njihovog školovanja, ali i održavanja samih vazduhoplova;
- Unutrašnjost vazduhoplova je izvedena jednostavno, sa jednom klasom i pojednostavljenom uslugom dok je razmak između sedišta smanjen kako bi se u avion postavio što veći broj sedišta. Primer tome može se uzeti WizzAir koji je povećao kapacitet kabine A320 sa 162 na 180 sedišta;
- Destinacije prvenstveno biraju prema saobraćajnoj potražnji, ali i prema optimalnoj udaljenosti destinacija od njihovog matičnog aerodroma. Naime, na taj način prevoznici osiguravaju optimalan broj rotacija vazduhoplova tokom jednog dana i povećavaju

njegovu iskorišćenost. Takođe, prevoznici ciljaju na prevoz „od tačke do tačke“ (eng. point to point), čime se izbegavaju troškovi transfera putnika, ali i rutnu strukturu čini puno fleksibilnijom i jednostavnijom;

- Koristeći sekundarne aerodrome ostvaruju velike popuste na aerodromske usluge jer su većinom oni glavni generatori saobraćaja na tim aerodromima. Takođe izbegavaju i gust saobraćaj na većim aerodromima čime postižu veliku tačnost (redovnost) svojih letova. Jednostavnim prihvatom i otpremom vreme provedeno na zemlji između letova smanjeno je na minimum, čime se takođe povećava vremenska iskoristivost vazduhoplova (to vreme najčešće iznosi od 25 – 30 minuta);
- Još od samih početaka prevoznici su orijentisani na savremene metode distribucije svojih kapaciteta, čime ostvaruju velike uštede. Uvodi se elektronsko poslovanje, a prvenstveno distribucija putem Interneta. Prevoznici nude jednostavan sistem tarifa, što podiže efikasnost upravljanja prihodima.
- Zaposleni prevoznika obično su obučeni za obavljanje više poslova, kao što su npr. kabinsko osoblje čisti avione ili organizuje ukrcavanje putnika na izlazima u aerodromskoj zgradi. Iako je osoblje često dodatno plaćeno za te poslove, na kraju prevoznici još uvek ostvaruju velike uštede;
- Na avionima se sva hrana, piće i ostali proizvodi uglavnom prodaju. S obzirom da se najviše radi o letovima kraćeg i srednjeg doleta (do 2 sata) postavlja se pitanje potrebe za služenjem hrane na tako kratkim destinacijama. Takođe, na svojim Internet stranicama niskotarifne avio kompanije nude usluge rezervacije hotela, iznajmljivanja automobila i sl. Sve to prevoznicima generiše dodatne prihode;
- Neke niskotarifne kompanije idu toliko daleko u tačnosti prevoza putnika da često drže jedan avion prizemljen na matičnom aerodromu, kako bi u bilo kojem trenutku mogao zameniti pokvareni avion na jednoj od frekventnih destinacija.

Osim ovih osnovnih karakteristika ili bolje rečeno metoda optimalnog poslovanja, prevoznici primenjuju i niz drugih. Obzirom na veliku konkurenciju koja se pojavila međuniskotarifnim prevoznicima oni su morali da pronađu način da putnicima pruže prepoznatljivu uslugu. Pretpostavlja se da će u budućnosti ovi prevoznici postepeno uvoditi dodatne usluge pokušavajući privući potencijalne putnike, što će razumljivo podići i njihove troškove. Upravo zato će za njih biti neophodno pronaći nove načine podizanja kvaliteta usluge uz zadržavanje niskih cena. U tome će im najviše pomoći primena savremenih tehnologija. Primer je nemački „Germanwings“ koji je uveo klub za putnike koji često lete, pružajući im mogućnost dobijanja besplatnih putovanja, ali klub funkcioniše isključivo putem Interneta. Izvesno je da će i neki prevoznici ostati agresivni u svojoj nameri pružanja gole usluge prevoza ali sa izrazito niskim cenama. Najbolji primer je irski „Ryanair“ koji je nedavno čak uveo naplaćivanje svakog komada prtljaga.

Danas, neki niskotarifni prevoznici nude i tzv poslovnu klasu čime žele privući i deo poslovnih putnika kojima je osim bezbednosti i tačnosti bitan i komfor. Koliko su zapravo putnici prepoznali kvalitet i uslužnost niskotarifnih avio kompanija govori i podatak da je u većini njih unutar Evrope procenat zauzetih mesta u avionu se kretao od 75 do 80%.

Na osnovu narednih tabela, može se zaključiti da je svaki od ovih aerodroma imao veliki porast u broju putnika nakon ulaska niskotarifnih aviokompanija na tržište. Naravno, njihov ulazak se nije dogodio istovremeno u svim državama, s obzirom da su se niskotarifne aviokompanije pojavile najpre tamo gde je procenjeno da će se broj putnika značajno povećati i da će se time obezbediti visoka popunjenost putničke kabine (jedan od principa koncepta poslovanja niskotarifnih aviokompanija). Njihovom ulasku su svakako prethodile i potpuno završene pravne reforme koje se tiču liberalizacije tržišta na nivou države. Tako se uočava da su se niskotarifni prevozioci vrlo rano pojavili na aerodromu Charleroi (1997), zatim aerodromu Katowice (2004), na aerodromima u Rumuniji, itd.

Godina	Broj putnika
2005	45,494
2006	63,618
2007	105,654
2008	141,012
2009	154,161
2010	198,751
2011	176,908
2012	176,504
2013	189,300

Tabela 8.2.1 Porast broja putnika na rumunskom **Aerodromu Sibinj** (Rumunija) nakon investicije od 77 miliona € u renoviranje PSS-a i terminalne zgrade.

Godina	Broj putnika
2005	12,408
2006	46,882
2007	156,929
2008	69,945
2009	84,062
2010	74,353
2011	257,303
2012	300,427
2013	363,389

Tabela 8.2.2 Porast broja putnika na rumunskom **Aerodromu Targu Mureš** (Rumunija) nakon otvaranja novog terminala 2005.g. i instaliranja ILS CAT 2.

Bolji kvalitet života i povećana mobilnost ljudi u Evropskoj uniji, predstavljaju jedne od osnovnih prednosti koje su nastale dolaskom niskotarifnih aviokompanija na tržište Evrope. Blizina regionalnih i sekundarnih aerodroma, koji predstavljaju baze niskotarifnih avioprevozlaca

ili sa kojih se obavlja veliki broj letova istih, pored zadovoljavajuće infrastrukture i saobraćajne mreže regiona i povoljnih troškova stanovanja, sve više postaju neizostavni i važni faktori koje veliki broj ljudi, a pre svega oni obrazovani, uzima u obzir prilikom razmatranja najpogodnijeg mesta za stanovanje. Imajući u vidu činjenicu da se broj članica Evropske unije povećava, može se očekivati da će uloga niskotarifnih aviokompanija biti sve veća u budućnosti. Studenti, radnici na privremenom radu u nekoj drugoj zemlji, i aktivni penzioneri spadaju u grupu kojoj su niskotarifne aviokompanije pružile mogućnost jeftinog prevoza uz veliku ponudu destinacija koje su ranije bile nezamislive usled visokih cena karata koje su nudile tradicionalne aviokompanije.

8.3 Analiza cene usluga na aerodromima kod konkurencije

U prilogu Elaborata nalaze se cenovnici i pregled aerodroma u okruženju, kao i njihovi osnovni podaci. Obzirom da su tržišta u okruženju dosta različita, to će se i analiza vršiti prema zemljama pojedinačno. U tom smislu posebno će se sagledati aktuelni cenovnici po aerodromima u Rumuniji, Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini, Mađarskoj i Bugarskoj.

Posebno detaljan uporedni pregled pružen je u prilogu broj 1, koji je obuhvatio uporedni prikaz 14 aerodroma sa cenovnicima, tehničkim karakteristikama, kao i pregledom avio kompanija koje vrše operacije sa ovih aerodroma.

Kako se vidi iz priloga, **Rumunija** ima veliki broj aerodroma koji su orijentisani na low cost prevoznike. Raspon cena koji je dat kreće se od 8 eura po odlazećem putniku u Temišvaru, do 2,65 eura na aerodromu Arad. Prosečna cena aerodromskih usluga je oko 5,12 eura u zavisnosti od aerodroma do aerodroma.

Hrvatska nije najbolji primer, obzirom da njen avio saobraćaj dosta zavisi od čarter letova, posebno u letnjem periodu letenja, i direktno je vezan za turističku sezonu. Prosečna cena aerodromske takse po putniku na aerodromima u Hrvatskoj iznosi oko 5 eura.

U trenutku izrade Elaborata, za **Bosnu i Hercegovinu**, bio je objavljen samo cenovnik aerodroma u Sarajevu, koji nije relevantan, obzirom da predstavlja glavni međunarodni aerodrom za tu zemlju. Aerodromska taksa po putniku za ovaj aerodrom iznosi 9 eura.

U **Mađarskoj**, na Debrecen međunarodnom aerodromu, cena aerodromske takse po odlazećem putniku iznosi 8 eura.

U **Bugarskoj** su sagledani aerodromi u Plovdivu, Burgasu i Varni. Pri tome najniža taksa je u Plovdivu 6 eura po odlazećem putniku, dok su na druga dva aerodroma 8 eura.

Sagledavanjem svih konkurentskih aerodroma u okruženju dolazimo do zaključka da je 3 eura po odlazećem putniku apsolutno prihvatljiva i cenovno vrlo konkurentna aerodromska taksa, koja svrstava Aerodrom Konstantin Veliki u red povoljnijih aerodroma u odnosu na okruženje. Predložena cena, kako se jasno vidi iz pregleda, nije najniže ponuđena aerodromska taksa u odnosu na konkurenciju. Na osnovu izvršene analize, kao i predložene cene aerodromske takse, predviđena je projekcija aerodromskog saobraćaja na 4 operacije nedeljno. Sa prosečnim predviđenim punjenjem aviona u niskotarifnim avio kompanijama, projekcija će se vršiti na 29.120 putnika u prvoj godini poslovanja aerodroma po predloženoj ceni.

8.4 Rezime VIII poglavlja

Zajednički imenitelj za sve napred navedene aerodrome je značajni porast obima saobraćaja sa pojavom nikotarifnog(ih) prevozioca, bez obzira na veličinu opslužnog područja svakog aerodroma pojedinačno. Broj putnika pre ulaska niskotarifnih avioprevozioca se na svim aerodromima kretao oko 12-40 hiljada. U tom smislu, aerodrom Niš sa prošlogodišnjim obimom saobraćaja od 21700 putnika je u okviru sa pomenutim aerodroma. Sličnost između pomenutih aerodroma i aerodroma Niš je taj što svaki od ovih aerodroma ima konkurenta u nekom od većeg obližnjeg aerodroma. Međutim, ova činjenica ne umanjuje značaj pomenutih aerodroma, s obzirom da su oni uspeli da kroz zajedničku saradnju sa niskotarifnim prevoziocima (koje u redu letenja imaju destinacije koje nisu u ponudi sa glavnih aerodroma) ostvaruju prihode i ostaju konkurentni na tržištu. Da niskotarifne aviokompanije mogu da zažive i regione gde je privreda doživela potpuni krah, dokazuje primer Ryanair-a i aerodroma Charleroi.

S tim u skladu, mogla bi se povući određena paralela između regiona u kome se nalazi aerodrom Niš, čije se trenutno stanje u privredi ne može okarakterisati kao zadovoljavajuće, i regiona u kome se nalazi aerodrom Charleroi, koji je bio pogođen teškom ekonomskom krizom posle zatvaranja mnogih čeličana koje su predstavljale primarnu delatnost u ovom regionu. Svakako, situacija koje se u tom trenutku nalazila u valonskom regionu je i takva dalje neuporediva sa onom koja se trenutno nalazi u Niškom regionu (uzimajući u obzir BDP po glavi stanovnika i stopu nezaposlenosti).

Međutim, još jedna važna razlika između pomenutih aerodroma i Aerodroma Niš leži u činjenici da se svi oni nalaze u zemljama članicama Evropske unije. Ranije je već bilo spomenuto da Evropska unija kroz razne vrste subvencija pomaže slabije razvijena i nepristupačna područja kako bi postala deo integrisane celine, afirmišući sve vidove saobraćaja (pa samim tim i vazdušni). Drugim rečima, pomoć pružena sekundarnim aerodromima je od suštinskog značaja za povećanje mobilnosti ljudi iz/u region.

Svi ovi pokazatelji (kako na makro, tako i na mikro nivou) ukazuju na to da postoji veliki broj aerodrome, veoma sličnih po karakteristikama niškom, a koji su se nalazili u veoma sličnoj situaciji kao Aerodrom Niš. Pokazano je da su aerodromi ovog tipa imali porast u broju putnika zahvaljujući ulasku niskotarifnih aviokompanija, koje su odgovarajućom ponudom indukovale potpuno nove segmente putnika koji nisu (ili su vrlo retko) koristili usluge vazdušnog saobraćaja u prošlosti. Međutim, dolazak niskotarifnih aviokompanija zahteva i ispunjenje određenih preduslova u smislu postojanja potencijalnog tržišta koje može da se generiše konkurentnom cena usluga.

9. Finansijska analiza budućeg poslovanja pod novim okolnostima

Postupak izrade i sadržaj elaborata opravdanosti novog cenovnika usluga u avio saobraćaju JP aerodroma Niš, shodno projektnom zadatku za njenu izradu, baziran je na metodološkoj osnovi Zajedničke metodologije za ocenjivanje društvene i ekonomske opravdanosti investicija i efektivnosti investiranja u SFRJ (Udruženje banaka Jugoslavije, Beograd, 1988.).

Pri tome su posebno respektivne sledeće metodološke pretpostavke:

- Pošto je cilj provera ideje, analiza je rađena sa stanovišta Projekta
- Naglasak u analizi je na profitabilnosti i likvidnosti Projekta
- U analizi su primenjene stalne cene iz 2014. godine,
- Kod izbora konkretnog operativnog metodološkog instrumentarijuma za analizu uzete su u obzir sledeće karakteristike Projekta:

Cilj je da se utvrdi novi cenovnik usluga u avio saobraćaju, iskaže opravdanost nove cene, kako sa stanovišta trenutno važećih tržišnih uslova, tako i sa stanovišta finansijskog poslovanja aerodroma, kao i da se stvore adekvatni uslovi za realizaciju plana poslovanja.

Usled trenutne situacije visokih fiksnih troškova, i nepostojanja redovnih avio linija, nerazvijenog tržišta, kao i nerazvijenog seta dodatnih usluga koje JP Aerodrom može da obavlja i time omogućiti stvaranje uslova za održivo poslovanje, neophodno je obezbediti dodatna sredstva radi likvidnog poslovanja aerodroma. Kako je zaključeno u poglavlju 6 Elaborata, koje se bavilo finansijskom analizom dosadašnjeg poslovanja aerodroma, JP Aerodroma Niš nije u mogućnosti da ostvari dodatna zaduživanja na domaćem tržištu kapitala. Iz tog razloga, kao jedina alternativa obezbeđenja dodatnih stalnih neto obrtnih sredstava jeste dotacija osnivača, kao i ostalih stejkholdera na koje utiču efekti i koristi koje proizvodi aktivnost aerodroma, pri čemu je najveća korist jačanje konkurentnosti regiona koji gravitira aerodromu.

U izradi studije primenjen je dinamičan pristup, koji je inače obavezan, uz značajan nivo pouzdanosti ulaznih informacija.

Tačnije, izvršeno je prilagođavanje dinamičkog pristupa i to prema sledećem:

- Imajući u vidu karakter i vrstu poslovanja predviđenog Projektom, a pre svega činjenicu koja se odnosi na planirane uslove korišćenja pozajmljenih izvora finansiranja, kao i vek trajanja predviđenih osnovnih sredstava, ekonomski vek Projekta određen je na 6 godina, mada je vek trajanja osnovnih sredstava realno duži.
- Valorizacija ulaznih i izlaznih veličina Projekta vršena je po cenama važećim u 2014. godini, izražene u RSD, koje su tretirane kao stalne, uz pretpostavku zatvorenog ciklusa.
- Investicije su računane po godinama veka Projekta, na način koji se primenjuje kod izrade preinvesticionih studija.
- Izvori finansiranja se planiraju u periodu izvođenja i to po uslovima za programe koji imaju ekonomsku opravdanost.

- Obaveze prema izvorima finansiranja su obračunate za sve godine u kojima se pojavljuju, obzirom na uslove korišćenja izvora, a po postupku koji se primenjuje kod investicionih studija.
- Materijalni i ostali troškovi, ukupan prihod i bilans uspeha planirani su po metodologiji za investicione studije za svaku godinu veka Projekta.
- Pokazatelji efikasnosti dati su za statičnu tržišno – finansijsku ocenu.
- Izgrađen je ekonomski tok Projekta, na način koji se primenjuje kod izrade investicionih studija i na njega su primenjene dinamičke metode za tržišno – finansijsku ocenu (period povraćaja ulaganja, neto sadašnja vrednost Projekta, interna stopa rentabilnosti).

9.1 OBRAČUN ORIJENTACIONE PROSEČNE CENE KOŠTANJA PO LETU I PO PUTNIKU

Tabela: Kalkulacija cene koštanja za avio saobraćaj u RSD

r.br.	Opis troškova	količ.	j.m.	RSD/j.m.	svega RSD
1	Troškovi potrošnog materijala	140	po putniku	69.37	9,711.80
2	Troškovi angažovanja hitne pomoći	140	po putniku	35.71	4,999.40
3	Troškovi komunikacija (SITA)	140	po putniku	8.21	1,149.40
4	Troškovi goriva za vozila	140	po putniku	56.28	7,879.20
5	Troškovi energenata	140	po putniku	11.82	1,654.80
I	Prosečna cena koštanja po letu				25,394.60
II	Diretni troškovi po putniku				181.39
III	Planirana dobit 15%				27.21
IV	Ukupna cena koštanja				208.60
V	Prodajna redovna cena				345.00
VI	Prosečna prodajna cena sa ukalkulisanim dodatnim uslugama				402,50
VII	Razlika u ceni				193.90

Elementi koji ulaze u cenu koštanja rađeni su na bazi tržišnih nabavnih cena za planirane nabavke materijala, amortizacionih stopa za amortizaciju, normativa utrošaka za pomoćne materijale, energente i ostale rashode. Troškovi su kalkulisani kao prosečni troškovi, pri čemu su uzeti u obzir uslovi pri zimskom i letnjem redu letenja. Troškovi po jednom letu su višji u zimskim uslovima, a kao prosečan broj dana kada se vrši odleđivanje piste uzeto je 20 dana odnosno na bazi četiri operacija tokom pet nedelja.

Grupa nematerijalnih i drugih troškova poslovanja projektovana je na bazi analitičkih planova preduzeća, iskustva i važećih zakonskih propisa.

9.2 OBRAČUN TROŠKOVA NABAVKE MATERIJALA

Obim proizvodnje po godinama detaljno je razjašnjen u planu prihoda.

Tabela: direktni materijalni troškovi za novu planiranu uslugu u RSD

R.br.	Trošak	RSD/j.m.	Obim proizvodnje po godinama			Troškovi po godinama		
			2015	2016	2017-2020	2015	2016	2017-2020
1	Troškovi potrošnog materijala	69.37	29,120	32,000	46,560	2,020,054	2,219,840	3,229,867
2	Troškovi angažovanja hitne pomoći	35.71	29,120	32,000	46,560	1,039,875	1,142,720	1,662,658
3	Troškovi komunikacija (SITA)	8.21	29,120	32,000	46,560	239,075	262,720	382,258
4	Troškovi goriva za vozila	56.28	29,120	32,000	46,560	1,638,874	1,800,960	2,620,397
5	Troškovi energenata	11.82	29,120	32,000	46,560	344,198	378,240	550,339
	Svega					5,282,077	5,804,480	8,445,518

Troškovi potrošnog materijala su izračunati kao prosečna vrednost jer se drastično razlikuju u zimskom i letnjem redu letenja. U zimskom redu letenja u ovim troškovima preovlađuje urea za odleđivanje piste.

Troškovi zarada i naknada predviđeni su ugovorom neto zarade i obavezama za doprinose i poreze na osnovu zakonskih propisa. Kalkulacija je rađena na bazi postojećeg broja radnika, pod pretpostavkom stalne cene rada iz 2014. godine.

Redni broj	Kvalifikaciona struktura	Broj radnika
1.	NK	3
2.	PK	0
3.	KV	24
4.	SSS	81
5.	VKV	9
6.	VŠ	15
7.	VSS	19
	UKUPNO	151

Troškovi amortizacije se odnose i na zgrade i na opremu i projektuju se tako što su na vrednost opreme primenjene propisane stope amortizacije. Što se novih ulaganja tiče, ona se odnose na uspostavljanje neophodnih minimalnih uslova i standarda koje zahtevaju avio kompanije kako bi započele operacije sa niškog aerodroma. Nova oprema i ulaganja se odnose na sledeće:

- tunel u nastavku odlazećeg gejša – tunel se nadovezuje na prostor odlazećeg gejša i služiće kao prostor za pred ukrcavanje putnika u avion. Zbog neophodne brzine procesa rotacije aviona na čemu avio kompanije insistiraju (30min), neophodno je obezbediti ograđen prostor u kome će se nalaziti putnici neposredno pred ukrcavanje aviona. Na taj način oni će proći prethodno kroz proces registracije putnika u odlasku i time će se završiti sa obaveznim procesom uparivanja putnika sa prtljagom.

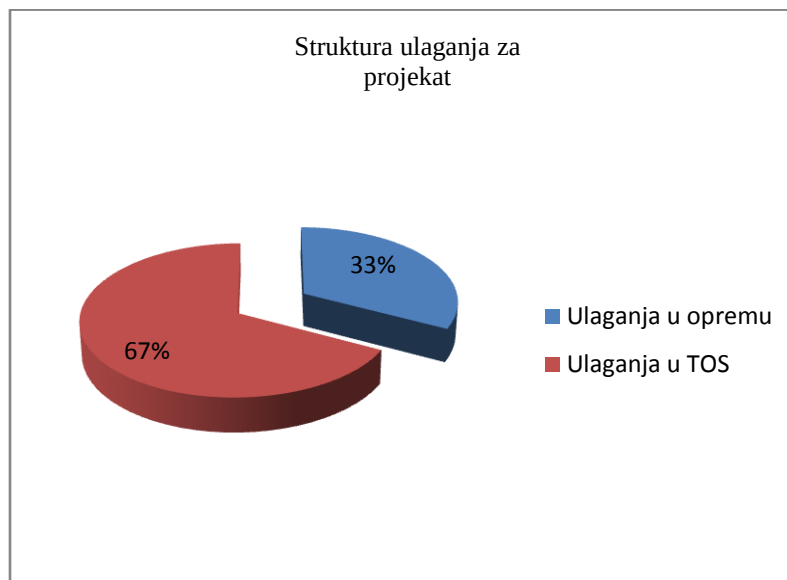
- Head set – neophodna oprema za uslugu koju aerodrom nije do sada obezbeđivao a ugovorom je definisano pružanja usluge komunikacije između kokpita aviona sa odgovornim licima koji vrše poslove na opsluživanju aviona. Potrebno u slučajevima startovanja aviona, točenja goriva, odleđivanja aviona.....
- Kompjuterska oprema – opremanje kancelarije za prodaju karata sa potrebnim uređajima i opremom.
- Server - povezivanje kancelarije za prodaju karata sa postojećim sistemom za registraciju putnika
- Zaštitna guma na putničkim stepenicama
- Stubići (barijerni) – za usmeravanje putnika ka šalterima za registraciju putnika (check-in) u centralnom holu pristanišne zgrade. Zahtev avio kompanija da se vrši filtriranje putnika i njihovog prtljaga pre same registracije za let, utvrđivanje viška prtljaga putnika i njihova naplata.
- Popravka šaltera za registraciju putnika – odnosi se na promenu displeja za prikaz stvarne težine prtljaga putnika
- Implementacija odgovarajućeg sistema za kontrolu ptica i životinja.

Tabela: Potrebna ulaganja preduzeća JP Aerodrom za avio saobraćaj RSD

R.br.	Elementi	kom.	2015	2016	2017	svega	Str. u %
I	OPREMA						
	oprema sa PDV		3,457,400			3,457,400	100.00%
	oprema bez PDV		2,930,000			2,930,000	0.847458
1	Tunel odlazećeg gejeta	1	480,000			480,000	13.88%
2	Head set slušalice	2	250,000			250,000	7.23%
3	Kompjuterska oprema	1	500,000			500,000	14.46%
4	Server	1	250,000			250,000	7.23%
5	Zaštitna guma na stepenicama	1	80,000			80,000	2.31%
6	Barijerni stubići	1	250,000			250,000	7.23%
7	Investicija za popravku Check-ina	1	120,000			120,000	3.47%
8	Sistem za kontrolu ptica	1	1,000,000			1,000,000	28.92%
II	S V E G A		3,457,400	-	-	3,457,400	100.00%

Tabela: Obračun amortizacije i ostatka vrednosti projekta u RSD

Redni broj	Ulaganja	Sadašnja vrednost	amort. stopa	godine						svega u RSD	ostatak vrednosti
				2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Nova oprema	3,457,400	12.00%	207,444	414,888	414,888	414,888	414,888	414,888	2,281,884	1,175,516
2	amortizacija post. sredstava	606,170,944	3.02%	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762	109,930,572	496,240,372
3	Svega amortizacija			18,529,206	18,736,650	18,736,650	18,736,650	18,736,650	18,736,650	112,212,456	497,415,888
4	TOS sa projektom										32,654,956
5	TOS bez projekta										25,677,585
6	TOS za projekat										6,977,372
7	ostatak vrednosti sa projektom										530,070,844
8	ostatak vrednosti bez projekta										521,917,957
9	ostatak vrednosti projekta										8,152,888



9.3 PLAN PRIHODA

Projektovani obim putnika do 2020. godine utvrđen je sa aspekta tržišta i tražnje.

Polazeći od pokazatelja tržišnih istraživanja poslovni prihodi su projektovani na bazi mogućeg obima putnika i novih preporučenih cena. Broj putnika u 2015. godini projektovan je na osnovu očekivanog low-cost saobraćaja po utvrđenoj novoj ceni, i to 2 destinacije po 2 operacije nedeljno, na bazi prosečne popunjenosti aviona od 140 mesta i po letnjem i po zimskom redu letenja. Povećanje broja putnika u 2016. godini projektovano je na bazi normalnog predviđenog rasta od 10%, dok je broj putnika od 2017. godine projektovan na osnovu uvođenja i treće destinacije sa dve operacije nedeljno.

Tabela: Dinamika projektovanog prihoda za nova ulaganja u RSD

R.br.	Godine	Broj putnika	RSD/putniku	Prihod u RSD
1	2015	29,120	402.50	11,720,800
2	2016	32,000	402.50	12,880,000
3	2017	46,560	402.50	18,740,400
4	2018	46,560	402.50	18,740,400
5	2019	46,560	402.50	18,740,400
6	2020	46,560	402.50	18,740,400

9.4 DINAMIČKI BILANS USPEHA

Bilans uspeha je urađen na osnovu standardnih knjigovodstvenih principa, a u skladu sa važećim institucionalno definisanim okvirima raspodele ukupnog prihoda. Projektni zadatak je da se pokaže prihodovni potencijal JP Aerodrom Niš bez realizacije projekta, kao i potencijalni rast prihoda kao rezultat efekta novih predloženih cena usluga. Pod projektom se podrazumeva uspostavljen red letenja po novim preporučenim cenama.

Projektovani bilans uspeha bez projekta je rađen na osnovu parametara dosadašnjeg poslovanja, bez promena na tržištu prema uslovima iz bruto bilansa na dan 30.06.2014. godine i njegove projekcije na bazi finansijske službe JP Aerodrom do kraja bilansne godine. Iz bilansa uspeha je vidljivo da se u svim godinama ekonomskog veka beleži jako negativan rezultat, koji je posledica velikih fiksnih troškova. Projekcija neophodne subvencije je rađena na osnovu projektovanog rezultata poslovanja pre oporezivanja i određena je na nivou obezbeđenja pozitivnih vrednosti poslovanja. Smanjenje neophodne subvencije od 2017. godine bazirano je na osnovu vraćenih kredita sa kamatama. Naglašavam da u projektovani bilans nije ušla otplata glavnice po kreditima, već samo kamata. U tom smislu predviđenu subvenciju bi trebalo uvećati za iznose od 14.911.138 RSD u 2015. godini, 15.777.889 RSD u 2016. godini i 8.563.698 RSD u 2017. godini.

U nastavku je prezentiran bilans uspeha za narednih 6 godina bez projekta, bilans uspeha projekta, kao i bilans uspeha poslovanja sa projektom.

Tabela: Projektovani bilans uspeha u RSD bez projekta

R. br.	Elementi	Godine ekonomskog veka projekta					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	UKUPNI POSLOVNI PRIHODI	189,493,281	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	187,554,434
1	Poslovni prihodi	120,854,918	120,854,918	120,854,918	120,854,918	120,854,918	120,854,918
2	Subvencije	68,638,363	67,771,612	67,018,701	66,699,516	66,699,516	66,699,516
II	POSLOVNI RASHODI	191,130,216	191,130,216	191,130,216	191,130,216	191,130,216	191,130,216
1	Nabavna vrednost prodane robe	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064
2	Troškovi materijala	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273
3	Troškovi energije i goriva	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741
4	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
5	Troškovi amortizacije	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762	18,321,762
6	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
7	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
III	POSLOVNA DOBIT/GUBITAK	(1,636,935)	(2,503,686)	(3,256,597)	(3,575,782)	(3,575,782)	(3,575,782)
IV	FINANSIJSKI PRIHODI	-	-	-	-	-	-
V	FINANSIJSKI RASHODI	1,938,846	1,072,095	319,184	-	-	-
1	Kamate na kredit AIK	670,048	264,157	-	-	-	-
2	Kamate na kredit Hypo	1,268,798	807,938	319,184			
VI	OSTALI PRIHODI	3,913,472	3,913,472	3,913,472	3,913,472	3,913,472	3,913,472
VII	OSTALI RASHODI	337,690	337,690	337,690	337,690	337,690	337,690
VIII	DOBIT/GUBITAK PRE OPOREZIVANJA	0.79	0.71	0.77	0.00	0.00	0.00
IX	POREZ NA DOBIT	0.12	0.11	0.12	0.00	0.00	0.00
X	NETO DOBIT/GUBITAK	0.91	0.81	0.89	0.00	0.00	0.00

Tabela: Kontrola projekcije

r.b.	elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Stopa poslovnog dobitka	-0.86%	-1.33%	-1.73%	-1.91%	-1.91%	-1.91%
2	Stopa neto dobitka	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Za baznu godinu na osnovu koje je izvršena projekcija bilansa uspeha bez projekta je određena 2014. godina iz razloga što u ovoj godini nije bilo redovnog avio saobraćaja. Za 2013. godinu nije bilo moguće u kratkom roku predviđenom za izradu elaborata razvrstati prihode i troškove po mestu i vrsti nastanka. Kako bi se precizno uradilo razvrstavanje po vrsti prihoda biće neophodno uraditi detaljnu studiju koja će izvršiti i predstaviti analizu finansijskih pokazatelja svake delatnosti posebno na način na koji je to urađeno samo za bilans uspeha projekta, odnosno samo za delatnost putničkog avio saobraćaja u godini kada postoje predviđeni redovni letovi. Ulaganje u opremu i njena amortizacija predviđena je isključivo za opremu koja je bila neophodna za uspostavljanje redovnog avio saobraćaja, odnosno koja bi predstavljala uslov svakog avio prevoznika da otpočne operacije sa nižog aerodroma.

Iz bilansa uspeha je vidljivo da se u svim godinama ekonomskog veka beleži pozitivan rezultat. Stope poslovnog dobitka od preko 50% i stope neto dobitka od preko 45% u svim projektovanim godinama poslovanja su daleko iznad proseka ovih stopa na nivou postojećeg poslovanja, što dovodi do **zaključka da je projektovana cena opravdana sa stanovišta pokrića operativnih troškova** koji se javljaju po svakom opsluženom letu.

Tabela: Projektovani bilans uspeha u RSD projekta

R. br.	Elementi	Godine ekonomskog veka projekta					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	POSLOVNI PRIHODI	11,720,800	12,880,000	18,740,400	18,740,400	18,740,400	18,740,400
II	POSLOVNI RASHODI	5,489,521	6,219,368	8,860,406	8,860,406	8,860,406	8,860,406
1	Nabavna vrednost prodate robe						
2	Troškovi materijala	3,299,005	3,625,280	5,274,782	5,274,782	5,274,782	5,274,782
3	Troškovi energije i goriva	1,983,072	2,179,200	3,170,736	3,170,736	3,170,736	3,170,736
4	Troškovi bruto zarada	-	-	-	-	-	-
5	Troškovi amortizacije	207,444	414,888	414,888	414,888	414,888	414,888
6	Troškovi usluga	-	-	-	-	-	-
7	Ostali poslovni rashodi	-	-	-	-	-	-
III	POSLOVNA DOBIT/GUBITAK	6,231,279	6,660,632	9,879,994	9,879,994	9,879,994	9,879,994
IV	FINANSIJSKI PRIHODI						
V	FINANSIJSKI RASHODI	-	-	-	-	-	-
1	Kamate na nov kredit	-	-	-	-	-	-
2	Ostali troškovi kredita	-	-	-	-	-	-
VI	OSTALI PRIHODI	-	-	-	-	-	-
VII	OSTALI RASHODI	-	-	-	-	-	-
VIII	DOBIT/GUBITAK PRE OPOREZIVANJA	6,231,279	6,660,632	9,879,994	9,879,994	9,879,994	9,879,994
IX	POREZ NA DOBIT	934,692	999,095	1,481,999	1,481,999	1,481,999	1,481,999
X	NETO DOBIT/GUBITAK	5,296,587	5,661,537	8,397,995	8,397,995	8,397,995	8,397,995

Tabela: Kontrola projekcije

r.b.	elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Stopa poslovnog dobitka	53.16%	51.71%	52.72%	52.72%	52.72%	52.72%
2	Stopa dobitka pre oporezivanja	53.16%	51.71%	52.72%	52.72%	52.72%	52.72%
3	Stopa neto dobitka	45.19%	43.96%	44.81%	44.81%	44.81%	44.81%

Kada spojimo projektovani bilans uspeha projekta i projektovani bilans uspeha bez projekta, dobija se projektovani bilans uspeha sa projektom, koji nam je neophodan radi sagledavanja efekta projekta na buduće poslovanje aerodroma. Dolazi se do zaključka da po predloženoj ceni i sa projektovanim obimom avio saobraćaja od četiri operacije nedeljno i obimom od preko 29000 putnika, što svakako nije maksimalni godišnji broj putnika zabeležen u dosadašnjem poslovanju aerodroma (2006 godine sa aerodroma Konstantin Veliki letelo je preko 35000 putnika), ne dolazi do drastičnog poboljšanja poslovanja JP aerodrom Niš. Sa druge strane, realizacijom projekta se umanjuje potreba za subvencijom u iznosu od preko 4,7 miliona RSD, već u prvoj godini poslovanja sa letovima po predloženoj ceni aerodromskih usluga. Neophodno je izvršiti detaljnu analizu i razbiti sadašnju strukturu troškova, kako bi se identifikovali fiksni troškovi vezani samo za delatnost avio putničkog saobraćaja i na osnovu toga izračunala interna stopa rentabilnosti za avio saobraćaj, odnosno potreban broj putnika kako bi ova delatnost dostigla nivo samoodrživosti.

Tabela: Projektovani bilans uspeha u RSD sa projektom

R. br.	Elementi	Godine ekonomskog veka projekta					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	POSLOVNI PRIHODI	201,214,081	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	206,294,834
II	POSLOVNI RASHODI	194,533,673	195,263,520	197,904,558	197,904,558	197,904,558	197,904,558
1	Nabavna vrednost prodate robe						
2	Troškovi materijala	8,349,278	8,675,553	10,325,055	10,325,055	10,325,055	10,325,055
3	Troškovi energije i goriva	43,243,813	43,439,941	44,431,477	44,431,477	44,431,477	44,431,477
4	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
5	Troškovi amortizacije	18,529,206	18,736,650	18,736,650	18,736,650	18,736,650	18,736,650
6	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
7	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
III	POSLOVNA DOBIT/GUBITAK	6,680,408	6,243,010	8,709,461	8,390,276	8,390,276	8,390,276
IV	FINANSIJSKI PRIHODI						
V	FINANSIJSKI RASHODI	1,938,846	1,072,095	319,184	-	-	-
1	Kamate na kredit AIK	670,048	264,157	-	-	-	-
2	Kamate na kredit Hypo	1,268,798	807,938	319,184	-	-	-
VI	OSTALI PRIHODI						
VII	OSTALI RASHODI						
VIII	DOBIT/GUBITAK PRE OPOREZIVANJA	4,741,562	5,170,915	8,390,276	8,390,276	8,390,276	8,390,276
IX	POREZ NA DOBIT	711,234	775,637	1,258,541	1,258,541	1,258,541	1,258,541
X	NETO DOBIT/GUBITAK	4,030,328	4,395,277	7,131,735	7,131,734	7,131,734	7,131,734

Tabela: Kontrola projekcije

r.b.	elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Stopa poslovnog dobitka	3.32%	3.10%	4.22%	4.07%	4.07%	4.07%
2	Stopa neto dobitka	2.00%	2.18%	3.45%	3.46%	3.46%	3.46%

9.5 FINANSIJSKI TOK PROJEKTA

Finansijski tok predstavlja kombinaciju prilaza ulaganjima i finansiranju investicije kao i njenim poslovnim rezultatima.

On daje pregled svih finansijskih transakcija, pa time i uvid u finansijski potencijal poslovanja i osnov je za ocenu likvidnosti.

Finansijski tok projekta se sastoji iz priliva, odliva i neto priliva.

Priliv u finansijskom toku čine ukupan prihod, izvori finansiranja i ostatak vrednosti projekta, a odlive – investicije, troškovi poslovanja (bez amortizacije), anuiteti i izdvajanje iz rezultata. Neto priliv predstavlja razliku između priliva i odliva i kao takav dobar je pokazatelj likvidnosti projekta po godinama.

U narednoj tabeli dat je finansijski tok iz koga se vidi da je projekat likvidan.

Tabela: Finansijski tok sa projektom u RSD

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA	810,842,425	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	736,365,678
1	Prihodi od prodaje	201,214,081	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	206,294,834
2	Ostatak vrednosti projekta	-	-	-	-	-	530,070,844
3	Izvori finansiranja	609,628,344	-	-	-	-	-
II	IZDAVANJA	803,194,030	194,152,492	189,309,332	180,426,450	180,426,450	180,426,450
4	<i>Nova ulaganja</i>	3,457,400	-	-	-	-	-
4.1.	Ulaganja u osnovna sredstva	3,457,400	-	-	-	-	-
4.2.	Ulaganja u TOS	-	-	-	-	-	-
5	<i>Postojeća poslovna sredstva</i>	606,170,944	-	-	-	-	-
6	<i>Troškovi poslovanja bez amortizacije</i>	176,004,467	176,526,870	179,167,908	179,167,908	179,167,908	179,167,908
6.1.	Nabavna vrednost prodate robe	-	-	-	-	-	-
6.2.	Troškovi materijala	8,349,278	8,675,553	10,325,055	10,325,055	10,325,055	10,325,055
6.3.	Troškovi energije i goriva	43,243,813	43,439,941	44,431,477	44,431,477	44,431,477	44,431,477
6.4.	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
6.5.	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
6.6.	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
7	<i>Porez na rezultat</i>	711,234	775,637	1,258,541	1,258,541	1,258,541	1,258,541
8	<i>Anuitet</i>	16,849,984	16,849,984	8,882,882	-	-	-
III	NETO PRIMANJA	7,648,395	7,354,038	17,304,687	25,868,384	25,868,384	555,939,229

Tabela: Finansijski tok bez projekta u EUR

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA	795,664,225	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	709,472,391
1	Prihodi od prodaje	189,493,281	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	187,554,434
2	Ostatak vrednosti projekta	-	-	-	-	-	521,917,957
3	Izvori finansiranja post. Sredstava	606,170,944	-	-	-	-	-
II	IZDAVANJA	795,829,383	189,658,439	181,691,336	172,808,454	172,808,454	172,808,454
5	<i>Postojeća poslovna sredstva</i>	606,170,944	-	-	-	-	-
6	<i>Troškovi poslovanja bez amortizacije</i>	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454
6.1.	Nabavna vrednost prodane robe	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064
6.2.	Troškovi materijala	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273
6.3.	Troškovi energije i goriva	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741
6.4.	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
6.5.	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
6.6.	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
7	<i>Porez na rezultat</i>	0	0	0	-	-	-
8	<i>Anuitet</i>	16,849,984	16,849,984	8,882,882	-	-	-
III	NETO PRIMANJA	(165,158)	(1,031,909)	6,182,283	14,745,980	14,745,980	536,663,937

Tabela: Finansijski tok razlika "sa-bez" projekta u RSD

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA						
1	Primanja sa projektom	810,842,425	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	736,365,678
2	Primanja bez projekta	795,664,225	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	709,472,391
3	Razlika "sa-bez" projekta	15,178,200	12,880,000	18,740,400	18,740,400	18,740,400	26,893,288
II	IZDAVANJA						
1	Izdavanja sa projektom	803,194,030	194,152,492	189,309,332	180,426,450	180,426,450	180,426,450
2	Izdavanja bez projekta	795,829,383	189,658,439	181,691,336	172,808,454	172,808,454	172,808,454
3	Razlika "sa-bez" projekta	7,364,647	4,494,053	7,617,996	7,617,996	7,617,996	7,617,996
III	NETO PRIMANJA						
1	Neto primanja sa projektom	7,648,395	7,354,038	17,304,687	25,868,384	25,868,384	555,939,229
2	Neto primanja bez projekta	(165,158)	(1,031,909)	6,182,283	14,745,980	14,745,980	536,663,937
3	Razlika "sa-bez" projekta	(7,813,553)	(8,385,947)	11,122,404	11,122,404	11,122,404	19,275,292

Ocena likvidnosti se vrši na bazi tabele finansijskog toka projekta iz koga je vidljivo da je projekat likvidan u toku celog perioda posmatranja.

9.6 OCENA EKONOMSKIH EFEKATA ULAGANJA

Cilj ocene projekta je da se sagleda njegova opravdanost i prihvatljivost pre pristupanja realizaciji. Konačna odluka o prihvatljivosti predložene nove cene bazira se na oceni njenefinansijsko-tržišne efikasnosti.

U ovom delu elaborata izvršena je statička i dinamička ocena projekta.

STATIČKA OCENA

Statička efikasnost projekta je njegova efikasnost sa stanovišta preduzeća pod uslovima koji su prisutni u početnoj godini veka trajanja projekta. Ova ocena polazi od određenih podataka iz bilansa uspeha i finansijskog toka projekta.

Iz navedenih izvora izračunati su statički pokazatelji efikasnosti.

Svi navedeni pokazatelji ukazuju da je projekat prihvatljiv sa stanovišta rentabilnosti, ekonomičnosti, kao i ostalih relevantnih pokazatelja poslovanja.

STATIČKI POKAZATELJI

Tabela: Statički pokazatelji efikasnosti

r.b.	pokazatelji	sa proj.	bez proj.	sa-bez proj.
1	Odnos posl. prih. i posl. rash. (koef.)	1.04	0.99	2.12
2	Odnos posl. dob. i posl. sred. (koef.)	0.014	(0.004)	2.858
3	Odnos akumul. dob. i posl. sred. (koef.)	0.012	0.000	2.429
4	Odnos(neto dob.+amor.) i posl. sred.(koef.)	0.043	0.030	2.549

DINAMIČKA OCENA EKONOMSKE EFIKASNOSTI PROJEKTA

U dinamičkoj oceni utvrđuje se rentabilnost i likvidnost projekta.

Osnovni pokazatelji u oceni finansijsko-tržišne efikasnosti su pokazatelji rentabilnosti Projekta koji se, primenom dinamičkog pristupa, utvrđuje za čitav period projekcije.

Analiza rentabilnosti polazi od ekonomskog toka koji je po strukturi sličan finansijskom toku, samo što su isključene stavke izvora finansiranja i obaveza prema izvorima finansiranja.

Izostavljajući iz obračuna finansijske transakcije (koje znače samo finansiranje investicije, a ne utiču na materijalnu osnovu projekta) ekonomski tok daje uvid u ekonomski potencijal projekta.

EKONOMSKI TOK PROJEKTA

Tabela: Ekonomski tok sa projektom u RSD

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA	201,214,081	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	736,365,678
1	Poslovni prihodi	201,214,081	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	206,294,834
2	Ostatak vrednosti projekta						530,070,844
II	IZDAVANJA	786,344,045	177,302,507	180,426,450	180,426,450	180,426,450	180,426,450
3	<i>Nova ulaganja</i>	3,457,400	-	-	-	-	-
3.1.	Ulaganja u osnovna sredstva	3,457,400	-	-	-	-	-
3.2.	Ulaganja u TOS	-	-	-	-	-	-
4	<i>Postojeća poslovna sredstva</i>	606,170,944	-	-	-	-	-
5	<i>Troškovi poslovanja bez amortizacije</i>	176,004,467	176,526,870	179,167,908	179,167,908	179,167,908	179,167,908
5.1.	Nabavna vrednost prodane robe	-	-	-	-	-	-
5.2.	Troškovi materijala	8,349,278	8,675,553	10,325,055	10,325,055	10,325,055	10,325,055
5.3.	Troškovi energije i goriva	43,243,813	43,439,941	44,431,477	44,431,477	44,431,477	44,431,477
5.4.	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
5.5.	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
5.6.	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
6	<i>Porez na rezultat</i>	711,234	775,637	1,258,541	1,258,541	1,258,541	1,258,541
III	NETO PRIMANJA	(585,129,964)	24,204,023	26,187,569	25,868,384	25,868,384	555,939,229

Neto sadašnja vrednost ima pozitivnu vrednost počev od druge godine projekcije.

Tabela: Ekonomski tok bez projekta u RSD

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA	189,493,281	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	709,472,391
1	Poslovni prihodi	189,493,281	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	187,554,434
2	Ostatak vrednosti projekta						521,917,957
II	IZDAVANJA	778,979,398	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454
3	<i>Postojeća poslovna sredstva</i>	606,170,944	-	-	-	-	-
4	<i>Troškovi poslovanja bez amortizacije</i>	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454
4.1.	Nabavna vrednost prodane robe	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064	2,086,064
4.2.	Troškovi materijala	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273	5,050,273
4.3.	Troškovi energije i goriva	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741	41,260,741
4.4.	Troškovi bruto zarada	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532	105,143,532
4.5.	Troškovi usluga	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735	7,691,735
4.6.	Ostali poslovni rashodi	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109	11,576,109
6	<i>Porez na rezultat</i>	0	0	0	-	-	-
III	NETO PRIMANJA	(589,486,117)	15,818,076	15,065,165	14,745,980	14,745,980	536,663,937

Tabela: Ekonomski tok razlika "sa-bez" projekta u RSD

R.b.	Elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	PRIMANJA						
1	Primanja sa projektom	201,214,081	201,506,530	206,614,019	206,294,834	206,294,834	736,365,678
2	Primanja bez projekta	189,493,281	188,626,530	187,873,619	187,554,434	187,554,434	709,472,391
3	Razlika "sa-bez" projekta	11,720,800	12,880,000	18,740,400	18,740,400	18,740,400	26,893,288
II	IZDAVANJA						
1	Izdavanja sa projektom	786,344,045	177,302,507	180,426,450	180,426,450	180,426,450	180,426,450
2	Izdavanja bez projekta	778,979,398	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454	172,808,454
3	Razlika "sa-bez" projekta	7,364,647	4,494,053	7,617,996	7,617,996	7,617,996	7,617,996
III	NETO PRIMANJA						
1	Neto primanja sa projektom	(585,129,964)	24,204,023	26,187,569	25,868,384	25,868,384	555,939,229
2	Neto primanja bez projekta	(589,486,117)	15,818,076	15,065,165	14,745,980	14,745,980	536,663,937
3	Razlika "sa-bez" projekta	(4,356,153)	8,385,947	11,122,404	11,122,404	11,122,404	19,275,292

Metod neto sadašnje vrednosti se temelji na pretpostavci diskontovanja svih budućih prihoda i troškova na početku implementacije projekta uz napred određenu **diskontnu stopu od 5,45%**, koliko iznosi cena kapitala po poslednjem zaduženju koje je JP Aerodrom Niš uzeo od AIK banke. Naglašavam da je i ovo precenjena vrednost diskontne stope obzirom da je u pitanju bio subvencionisani kredit.

Tabela: Obračun neto sadašnje vrednosti projekta

					disk. fakt.	5.45%	
r.b.	elementi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Neto novčani tok	(4,356,153)	8,385,947	11,122,404	11,122,404	11,122,404	19,275,292
2	Diskontni faktor	1.0000	0.9483	0.8993	0.8528	0.8087	0.7670
3	Sadašnja vrednost neto NT	(4,356,153)	7,952,534	10,002,430	9,485,472	8,995,231	14,783,186
4	Neto sadašnja vrednost						46,862,700
5	Ulaganja	3,457,400	-	-	-	-	-
6	Sadašnja vrednost ulaganja	3,457,400	-	-	-	-	-
7	Neto sadašnja vrednost ulaganja						2,651,653
8	Relativna neto sadašnja vrednost						17.67

Suma neto sadašnje vrednosti po godinama od 2015. do 2020. iznosi 46.862.700,00 rsd.

9.7 ANALIZA OSETLJIVOSTI

Analiza osetljivosti se radi da bi se utvrdila osetljivost poslovnih rezultata, odnosno rizik ukoliko dođe do odstupanja stvarnih od prognoziranih veličina.

STATIČKI PRISTUP

U statičkom pristupu najviše primenjivan metod jeste **prag rentabilnosti** kojim se određuje minimalno prihvatljiv stepen kapaciteta koji obezbeđuje nultu stopu rentabilnosti, a pri predloženoj ceni aerodromskih usluga.

$K = FT / (UP - VT) \times 100$ gde je

K – stepen iskorišćenja projektovanog kapaciteta

FT – ukupni fiksni troškovi proizvodnje

VT – ukupni varijabilni troškovi proizvodnje

UP – ukupan prihod

Tabela: Donja granica rentabilnosti

R.br.	Troškovi	Iznos u EUR
I	FIKSNI TROŠKOVI	1,896,887
1	Troškovi amortizacije	414,888
2	Porez	1,481,999
II	VARIJABILNI TROŠKOVI	8,445,518
	Troškovi materijala	5,274,782
	Troškovi energije i goriva	3,170,736
III	POSLOVNI PRIHODI	18,740,400
IV	DONJA GRANICA RENTABILNOSTI	18.43%

Prag rentabilnosti iznosi 18,43% i iskorišćenje kapaciteta od 18,12% obezbeđuje neutralan finansijski rezultat.

DINAMIČKI POKAZATELJI ULAGANJA

Dinamički pokazatelji tržišno-finansijske ocene ukazuju na povoljne performanse projekta:

Neto sadašnja vrednost projekta - NSV	46.862.700,00 RSD
Diskontna stopa	5,45 %
Donja granica rentabilnosti	18,43 %

Osnovni pokazatelji efikasnosti investicionog ulaganja – rok povraćaja ulaganja od godinu dana, neto sadašnja vrednost projekta koja je 46.862.700,00 RSD i sadrži u sebi rezidualnu vrednost projekta i donja granica rentabilnosti od 18,43 % ukazuju na to da je projekat prihvatljiv po svim ekonomskim kriterijumima za novu predloženu cenu usluga.

9.8 ZAKLJUČNA OCENA O OPRAVDANOSTI ULAGANJA

Na osnovu izvršene analize efikasnosti na osnovu nove predložene cene usluga, može se zaključiti da je projekat prihvatljiv i sa stanovišta rentabilnosti i sa stanovišta likvidnosti.

Neto sadašnja vrednost je pozitivna i iznosi 46.862.700,00 RSD, što znači da je projekat prihvatljiv po kriterijumu veličine akumulacije koju stvara u periodu svog veka.

Period vraćanja sredstava pokazuje da se uložena sredstva u ovaj projekat vraćaju u prvoj godini eksploatacije projekta što je sa stanovišta koristi i troškova apsolutno prihvatljiv rok.

U narednim godinama ostvaruju se pozitivni neto primici čiji kumulativ predstavlja ukupno povećanje ekonomskog potencijala projekta.

Za novu predloženu cenu koštanja aerodromskih usluga prag rentabilnosti iznosi 18,43%, što znači da je nova cena prihvatljiva i pri obimu ostvarenog broja putnika od 8.579 na godišnjem nivou. Obim putnika ispod ovog broja ne pokriva varijabilne troškove sa procenjenim početnim ulaganjima po predloženoj ceni u avio saobraćaj.

Uzevši u obzir trenutnu tržišnu situaciju i konkurenciju, planirane ekonomske efekte, kao i prag ekonomske rentabilnosti od 18,43%, predložena cena aerodromskih usluga je u potpunosti opravdana.

10. ANALIZA RIZIKA

10.1 UPRAVLJANJE RIZICIMA

Upravljanje rizicima je neizostavni element dobrog upravljanja. Pod rizikom podrazumevamo „bilo koji događaj ili problem, koji bi se mogao dogoditi i nepovoljno uticati na postizanje strateških i operativnih ciljeva. Propuštene prilike takođe se smatraju rizikom“. Upravljanje rizicima centralni je deo strateškog upravljanja, to je alat koji rukovodiocima pomaže da predvide nepovoljne događaje i reaguju na njih, odnosno usmere postupke unutrašnje kontrole i ograničene resurse prema ključnim funkcijama i s njima povezanim rizicima. Sve izmene i novine u strategiji poslovanja evidentiraju se kao promena. Neophodna je identifikacija svih značajnih rizika i akceptiranje onih rizika koji su najznačajniji. Rukovodstvo preduzeća mora u kontinuitetu da detaljno prati i analizira sve rizike u cilju prevencije ili minimiziranja negativnih uticaja na rezultat poslovanja. Neophodno je uspostaviti uspešan nadzor nad upravljanjem rizicima uz punu veru u profesionalan rad stručnih službi i međusobnu saradnju. U JP „Aerodrom Niš“ se prilikom donošenja odluke o strateškim ciljevima, definišu zadaci i odgovornosti svih učesnika u realizaciji postavljenih ciljeva.

10.2 Pregled i procena rizika sa predloženim mearama

U narednoj tabeli dat je pregled identifikovanih rizika, sa predlogom mera za njihovo upravljanje.

Procena rizika	Opis rizika	Opis predloženih mera za upravljanje rizicima	Procenjeni uticaj rizika		
			VISOK	SREDNJI	MALI
Tehnološki rizik	Opis rizika	Deo aerodromske opreme i sistema je dotrajaao i u veoma je lošem stanju. Deo opreme je dat na korišćenje od Aerodroma Beograd, uz postojanje mogućnosti zahteva za vraćanje opreme	x		
	Mere koje će se preduzeti	Potrebno je identifikovati potencijalne izvore finansiranja opreme, kao i maksimalno iskoristiti dostupne EU fondove i druge bilateralne donatore.			
Vremenski okvir	Opis rizika	Probijanje vremenskih rokova za preduzeimanje odgovarajućih neophodnih mera za restruktuiranje JP aerodroma Niš.			x
	Mere koje će se preduzeti	Pažljivo upravljanje vremenskim rokovima, kao i preduzimanje akcija upravljanja po sistemu Just in time. Blagovremeno preuzimanje akcija.			
Kadrovski rizici	Opis rizika	Odlazak kvalifikovanog i licenciranog osoblja iz preduzeća usled teške finansijske situacije.		x	
	Mere koje će se preduzeti	Zapošljavanje novih kvalifikovanih kadrova sa tržišta rada, kao i preduzimanje mera za obezbeđenje likvidnosti preduzeća i zadržavanje ključnog licenciranog osoblja.			
Konkurencija	Opis rizika	Jačanje konkurencije u Regionu koja utiče na razvoj saobraćaja na Niškom aerodromu. Bolje tržišno pozicioniranje konkurentskih aerodroma.			x
	Mere koje će se preduzeti	Jačanje kapaciteta, kao i konkurentnosti JP aerodrom Niš kroz niz mera koje će se preduzeti. Izrada jasnog plana razvoja Aerodroma Konstantin Veliki kroz izradu studije razvoja novog biznis modela.			
Finansijski rizici	Opis rizika	Izloženost cenovnom riziku, promeni cene eura na tržištu, promene cena nafte, kreditnom riziku, riziku likvidnosti.		x	
	Mere koje će se preduzeti	Pažljivo upravljanje finansijskim tokovima novca, praćenje troškova po mestu nastanka i preduzimanje rigoroznih mera štednje; maksimizacija efikasnosti postojećih prihoda i izvora finansiranja, kao i razvoj novih delatnosti.			
Tržišni rizici	Opis rizika	Nezainteresovanost avioprevoznika da lete sa niškog aerodroma. Odlaganje implementacije regulative- ECAC-a. Otkazivanje letova.	x		
	Mere koje će se preduzeti	Jača i agresivnija marketinška kampanja za privlačenje novih low cost avio kompanija, koristeći sve elemente marketing miksa, a posebno novu predloženu cenu aerodromskih usluga.			

11. ZAKLJUČAK I MERE

Zaključna ocena Elaborata zasniva se na dva ključna rezultata. Prvi se odnosi na rezultat analize dosadašnjeg poslovanja aerodroma i finansijske situacije u kojoj se JP nalazi, dok je drugi rezultat opšte analize konkurencije, tržišta i trendova u avio saobraćaju, kao i uticaja nove predložene cene na buduće poslovanje JP Aerodrom Niš, a sve u odnosu na činjenicu da nema redovnog i vanrednog avio prevoza putnika, što je osnovna delatnost javnog preduzeća, i 24-ovnu otvorenost aerodroma.

1) Analiza finansijskog poslovanja je pokazala da u poslednje 4 godine likvidnost JP Aerodrom Niš je obezbeđivana iz donacija, koje su obezbeđivale bilansno pozitivno poslovanje javnog preduzeća. Grad Niš je direktnim ugovorima i subvencijama avio prevoznicima obezbeđivao redovan avio prevoz putnika, te je deo tih subvencija kao prihod vraćan JP Aerodrom Niš kroz naplaćivanje aerodromskih naknada putnicima. JP "Aerodrom Niš" je primio 325 miliona dinara od čega na ime direktnih donacija od aerodroma Nikola Tesla po zaključku Vlade Republike Srbije iznos od 230 miliona dinara i po Projektu "Održivost i unapređenje sektora prevoza putnika na liniji 34a i 34b u Nišu", iznos od 95 miliona dinara, za četiri godine. **Ugovori o donacijama prema javnom preduzeću i subvencijama Grada prema avio prevoznicima nisu bili dugoročni, te je u 2014 godini JP ostalo bez donacija i prihoda od aerodromskih naknada jer je obustavljeno subvencionisanje Grada prema avio prevoznicima. Ovakvim drastičnim smanjenjem prihoda i potpunom obustavom avio prevoza, JP nije moglo da iz sporednih delatnosti obezbedi likvidnost i pokrije troškove poslovanja.**

Mere:

Preporučujemo da u skladu sa svojim ovlašćenjima i Zakonom o javnim preduzećima, Osnivač preduzme mere koje će obezbediti otvorenost aerodroma, kao i mere koje se tiču racionalizacije poslovanja JP Aerodrom Niš koje bi za cilj imale usaglašavanje prihoda i rashoda JP, što bi obezbedilo ekonomsku održivost istog.

2) **Sagledavanjem svih konkurentskih aerodroma u okruženju dolazimo do zaključka da JP Aerodrom Niš mora i cenom naknada za aerodromske usluge da bude konkurentan na tržištu, te se stoga, a u skladu sa trenutnim stanjem redovnog avio saobraćaja, preporučuje smanjenje cena, koja svrstava Aerodrom Konstantin Veliki u red povoljnijih aerodroma u odnosu na okruženje.** Predložena cena, kako se jasno vidi iz priloga, nije najniže ponuđena aerodromskih usluga u odnosu na konkurenciju i obračunavanje iste po putniku obezbeđuje podelu rizika poslovanja sa avio prevoznicima. **Na osnovu izvršene analize efikasnosti, može se zaključiti da je nova cena aerodromskih usluga prihvatljiva i sa stanovišta rentabilnosti i sa stanovišta likvidnosti. Za novu predloženu cenu prag rentabilnosti iznosi 18,43%, što znači da je ona prihvatljiva i pri obimu ostvarenog broja putnika od 8.579 na godišnjem nivou. Manji obim od ovoga ne pokriva varijabilne troškove sa procenjenim početnim ulaganjima po predloženoj ceni u avio saobraćaju. Dakle, uzevši u obzir**

trenutnu tržišnu situaciju i konkurenciju, planirane ekonomske efekte, kao i prag ekonomske rentabilnosti od 18,43%, predložena cena aerodromskih usluga je u potpunosti opravdana.

Mere:

Na osnovu Elaborata i Odluke o načinu i kriterijumima utvrđivanja aerodromskih naknada formirati novi cenovnik za redovni ili vanredni prevoz putnika i prtljaga. Minimalna naknada avio kompanije, prema Aerodromu, po putniku iznosi 3 eura i ona u svojoj strukturi sadrži putničku taksu, handling i landing. Za sve usluge definisane cenovnikom prema operateru, a primenjujući kriterijume (po toni ili po broju putnika), sugerije se da JP Aerodrom Niš napravi tarife kako bi obezbedio podjednak tretman u odnosu na vazduhoplove koji se koriste.

PRILOG BR. 1

Tabela 3. Karakteristike određenih aerodroma u Evropi

	Arad (RO)	Konstanca (RO)	Krajova (RO)	Sibinj (RO)	Targu Mureš (RO)	Košice (SK)	Poprad (SK)
Kapacitet aerodroma		800 000 putnika/god				800 000 putnika/god	450 putnika/h
Kapacitet platforme (br. parking pozicija)		18	2	16	2-4		4
Kargo terminal	Da	10 000 t	2700 m ²				
Br. šaltera		8				8	
Kapacitet parkinga	300 mesta	300 mesta		300 mesta			
VIP salon	1	1		1			1
Restoran	1	3	<i>Snack bar</i>		2	3	1
Konferencijska sala		Da					
Pošta		Da					
Bankomat		Da		Da	Da	Da	
Transport do/od aerodroma		Bus	Metro	Bus	Bus	Bus	
Kategorija aerodroma/prilaz	DVOR-DME Svetla CAT 1	VOR-DME, ILS CAT 2, NDB	ILS CAT I, VOR-DME, NDB	4C/ ILS CAT 2, NDB DVOR-DME,	ILS CAT II 07, NDB, DME	svetlosni sistem CAT 2	VOR, NDB
Vatrogasna kategorija	6 (7)	7	6 (7)	7	7	6	5 (7)
Dimenzije PSS (m)	2000 x 45	3500 x 45	2500 x 45	2630 x 45	2000 x 45	3100 x 45	2600 x 45
Dimenzije platforme		341 x 150m 309 x 150m	75 x 100				
Taxiways	4	6	1	2			
Otvorenost aerodroma	24 h	24 h	H 12 (1-3-5); H 10 (2-4-6); H 6 (7)	24H	24H	24H	7.15-19.00
Broj putnika 2013.g	39 901	73 301	40 291	189 300	363 389	237 165	24 815
Aviokompanije	WIZZAIR	Turkish, Čarter	WIZZAIR	WIZZAIR , OS, RO, UB, LH, BUR	WIZZAIR , RO	WIZZAIR , OS, OK	WIZZAIR , EULOT
Udaljenost AD-a od grada (km)	3	26	7	3	17	6	5
Ostalo	spasilačko-medicinski centar	Mother & Child room, WiFi, Car Rental		Mother & Child room, Bicycles parking , WiFi , Turistička	Mother & Child room, WiFi	WC za invalide, Travel agency , Du-Free , Suvenir Shop	WiFi, renta-a-car

Putnića taksa (€)	2,65	4,525 – međunar.saob. 12,325 – gen.avijac	4,65	organizacija 4,80			13,1- međunar.sao. 6 domaći saob
	Osijek (HR)	Banja Luka (BA)	Tuzla (BA)	Ohrid (MK)	Plovdiv (BG)	Lublin (PL)	Ščećin (PL)
Kapacitet aerodroma	150000/god			300 000/god	500000/god		
Kapcitet platforme (br. parking pozicija)	4	4	9	13	14	5	
Kargo terminal	Skaldiste 1680m2			500m2, hangar 1000m2 za avion	Skladište 6000m2		
Br. šaltera	2	2	3	6	10		
Kapacitet parkinga	278 vozila/2 autobusa	40	200	250vozila/7autobu sa	250 vozila/9 autobusa	450	
VIP salon	1	1		1	1	1	1
Restoran	1	1		1	1	Više restorana	3
Konferencijska sala				1	1		1
Pošta				N/A		Da	Da
Bankomat	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da
Transport do/od aerodroma	Taxi: Autobus opciono	taxi	taxi	Taxi	Taxi: kombi opciono	Bus, šinobus,	Bus, minibus, šinski prevoz
Kategorija aerodroma/prilaz	4D / ILS CATI	ILS CATI	ILS CATI	4D / ILS CATI	ILS CATI	5C/ DVOR-DME, ILS CAT I/Svetlosni sistem CAT 2	
Vatrogasna kategorija	4-6	6		6	7	7	
Dimenzije PSS-a (m)	(11/29) 2500x45	(17/35) 2500x45	(09/27) 2500x45	(02/20) 2548x45	(12/30)2500x45	2520 x 45	2500 x 45m
Dimenzije platforme	300 x 90	240 x 90	3 stajanke	240 x 75 i 180 x 115			
Taxiways	2	2	5	4	6		
Otvorenost aerodroma	Pon-pet u vreme 06:00- 14:00	0700-23:00	Uto,sre, cet, sub, ned u vreme poletanja/sletanj a	5:30-22:30h	00:00-24:00		
Broj putnika	20 000					189 442	323744
Aviokompanije	OU, Ryanair	Air Serbia	WIZZAIR	OU, Air Serbia, Adria Airways, OS	Ryan air, Air Bulgaria...	WIZZAIR, Ryanair, LOT, LH,	WIZZAIR Ryanair, Norwegian,
Udaljenost od grada (km)	20	23	18	10	12	10	45
Ostalo	Duty free shop	Duty free shop	Duty free shop	Duty free shop	<a href="http://www.plovdivairpo
rt.com/">http://www.plovdivairpo rt.com/	Mum&baby room,Rent-a-car,Duty	Mum&baby, kapela, WiFi, rent-

					airline.php?airlineID=1	free shop	a-car, Duty free shop
Putnička taksa (€)	11	10		10,20	6	8,12	8,2

PRILOG BROJ 2

Bosnia and Herzegovina

Tuzla International Airport

Passenger's terminal building is currently in reconstruction and expansion phase.

Sarajevo International Airport

- Price list of services: [U prilogu](#)
- Statistics, traffic

STATISTIC DATA FOR 2013					STATISTIC DATA FOR 2014				
Month	Air Traffic Operations	Compared to 2012 (%)	PAX	Compared to 2012 (%)	Month	Air Traffic Operations	Compared to 2012 (%)	PAX	Compared to 2012 (%)
January	360	-9	33.437	1	January	383	6	36.114	8
February	319	-19	30.399	16	February	387	21	35.435	17
March	407	3	44.631	21	March	439	8	45.789	3
April	475	13	56.918	15	April	479	1	56.611	-1
May	516	15	65.495	19	May	606	18	71.513	9
June	526	6	72.949	17	June	585	3	74.976	11
July	551	4	69.699	1	July	594	8	74.948	8
August	546	6	79.796	31	August				
September	520	1	66.721	11	September				
October	518	12	64.387	24	October				
November	422	6	44.446	15	November				
December	352	0	36.760	4	December				
TOTAL:	5.512		665.638		TOTAL:	3.473		395.386	

- Airlines
 - ADRIA AIRWAYS
 - AIR SERBIA
 - AUSTRIAN AIRLINES
 - BH AIRLINES
 - CROATIA AIRLINES
 - GERMANWINGS
 - LUFTHANSA
 - NORWEGIAN AIR SHUTTLE
 - PEGASUS AIRLINES
 - TURKISH AIRLINES

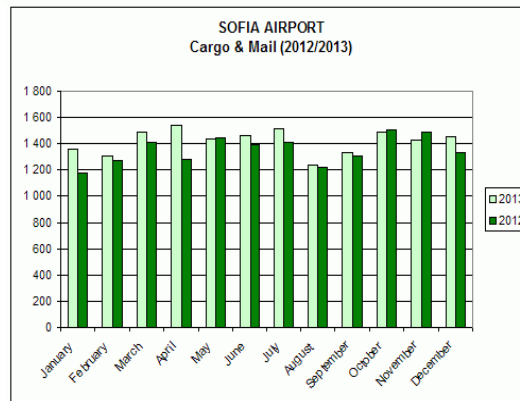
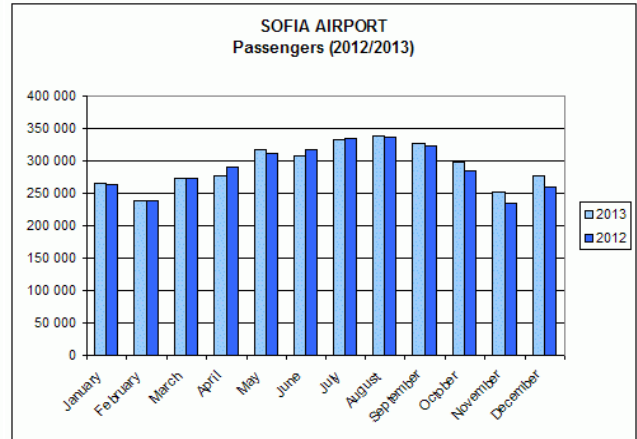
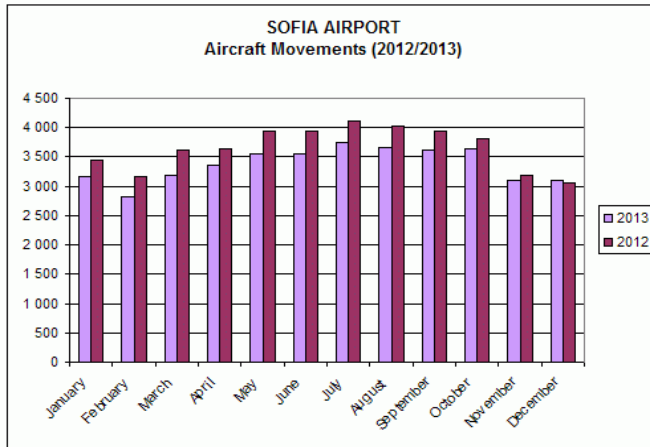
Bulgary

Varna Airport

- Price list/Airport charges: [U prilogu](#)
- Web <http://www.varna-airport.bg/AbouttheAirport/tabid/242/language/en-US/Default.aspx>

Sofia Airport

- Price list/Airport charges: [U prilogu](#)
- Traffic



Burgas Airport

- Price list: [U prilogu](#)
- Web
<http://www.bourgas-airport.com/Home/tabid/36/language/en-US/Default.aspx>

Croatia

Osijek Airport

- Price charges: [U prilogu](#)
 - Airlines
- CTN – Croatia Airlines
 - AUA – Austrian Airlines
 - ISK – Intersky

- GWI – Germanwings
- RYA – Ryanair
- Danube wings
- Air Alps
- Orenburg Airlines
- Lufthansa Airlines
- Web <http://www.osijek-airport.hr/?lang=en>

Rijeka Airport

- Airlines
- BT- AIR BALTIC
- SX – SKY WORK
- DE – CONDOR
- FR – RYANAIR
- C3 –TRADE AIR
- OU – CROATIA AIRLINES
- 4U – GERMANWINGS
- Airmalta
- Norwegian
- Blue Panorama

Pula Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Traffic

PASSENGER TRAFFIC (INBOUND & OUTBOUND)

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	SUM	TRF & TRN	TOTAL
2007	3329	4835	7301	10257	29649	64629	85524	79915	67161	14638	1897	1126	370261	14226	384487
2008	1431	1397	2781	18966	28874	63856	91496	89196	66620	12823	2114	2126	381680	15683	397363
2009	2070	1621	2261	9586	23878	51134	72629	77966	51032	11348	1800	1668	306993	11845	318838
2010	1312	1036	1763	7046	23706	53986	84043	83393	53256	12054	1347	1085	324027	8372	332399
2011	921	1219	1562	11711	26440	57408	88479	89806	57071	16053	1139	1020	352829	5491	358320
2012	1030	774	2796	12058	27141	66997	87056	88009	63179	15866	1512	1027	367445	9983	377428
2013	936	843	2154	12880	28719	62505	83297	86734	59184	14856	1028	975	354111	6445	360556
2014	1437	802	1164	15936	35011	60672	94656						209678	4559	214237

- Airlines

Lufthansa
Jet2com
Aeroflot
Aer Lingus
Finnair
Intersky
SmartWings
METROJET
Orenburg Airlines
Tatarstan Airlines
Croatia Airlines

Austrian
Ukraine International Airlines
Belarusian National Airlines
Belavia
Rossiya
Europe Airpost
Air Serbia
Polet
Siberia
Transavia airlines
Germanwings

Ural Airlines
Trade Air
VIM AIRLINES
Ryanair
Thomson Airways
Air Mediterranee
Transaero
Norwegian Air Shuttle
Scandinavian Airlines System (SAS)

- Web <http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=65>

Zadar Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Trafic: <http://www.zadar-airport.hr/en/traffic-statistics>
- Airlines

1	Croatia Airlines (CTN)
2	Ryanair (RZR)
3	Lufthansa (DLH)
4	Germanwings (GWI)
5	Intersky (ISK)
6	Eurolot
7	Scandjet

Split Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Statistics

Total Passenger Numbers 2011 - 2014

	jan	march	may	july	sep	nov	dec	total
2011	24579	29471	113879	274063	185462	28905	28099	1300381
2012	25182	28782	126037	293021	224669	28360	30160	1425749
2013	27188	33135	139710	335931	222369	29213	28329	1581734
2014	26044	27580	159485	388899				939745

- Airlines
- AirNostrum
- easyJet
- EuroLOT
- Germanwings
- Jet2.com
- Volotea
- Vueling

Greece

Alexandroupolis International Airport

- Price List

Landing Charges

Landing Charges:	The landing charges are assessed on the maximum take-off weight of the aircraft expressed in metric tons according to the following table: Up to 10: 11,50 EURO (All weights) Over 10 to 25: 11,50 EURO (1,14/ton) Over 25 to 50: 28,70 EURO (1,43/ton) Over 50 to 65: 64,42 EURO (1,61/ton) Over 65 to 80: 88,83 EURO (1,64/ton) Over 80 to 150: 113,49 EURO (1,61/ton) OVER 150 to 300: 208,87 EURO (1,64/ton)
Landing Charges for private aircraft registered in a state member of the European Union :	Provided that its weight does not exceed 5,7 tons Landing Charges assessed according to the following table: Up to 2 tons 2,93 EURO Over 2 to 5,7 tons 5,87 EURO
Rules on Landing Charges:	Charges impose as above are increased by 40% for landing and/or take off during night. (Night is considered the period between 30mins after sunset and 30 mns before sunrise. During the months June to September landing performed between 1100 hours and 170000 hours LT (peak period) are charged additionally 25% of the standard day landing charges.

Parking Charges

WEIGHT	Charges in EURO
Up to 10: Over 10 to 50: Over 50 to 100: Over 100 to 200: Over 200 tons:	C = 0,28 per parking hour (all weights) C = WxTx0,027 C = WxTx0,034 C = WxTx0,041 C= WxTx0,048
Explanation Symbols:	C = Parking charge to be levied W = M.T.O.W T = The number of hours, in excess of 2 hours, that the aircraft remained parked - counted immediately after landing time.

Exemptions from Landing and and Parking Charges

All civil acft owned by recognized Aero clubs resident in a state member of the European Union provided that their weight does not exceed 5,7 tons.

Passenger Services Charges

For passengers with final destination: Greek, Norway, Iceland, Liechtenstein and European Community airports:	12 EURO
For passengers with final destination outside European Community airports:	22 EURO
General exemptions:	Aircrew members. Passenger in transit-transfer.

Volos Nea Anchialos National Airport

- Price list

<u>Landing fees</u>	
Landing fees:	Landing fees are calculated according to the maximum takeoff weight measured in metric tons according to the following table: up to 10tns: 11,50 EURO From 10 to 25: 11,50 EURO (1,14/ton) From 25 to 50: 28,70 EURO (1,43/ton) From 50 to 65: 64,42 EURO (1,61/ton) From 65 to 80: 88,83 EURO (1,64/ton) From 80 to 150: 113,49 EURO (1,61/ton) From 150 to 300: 208,87 EURO (1,64/ton)
Landing fees of EU Member State private aircrafts:	Fees are calculated according to the following table, provided that their weight does not exceed 5,7 tons: Up to 2 tons 2,93 EURO From 2 to 5,7 tons 5,87 EURO
Increments:	The above fees are increased by 40% for landings / takeoffs at night. (Night means a period of 30 minutes after sunset until 30 minutes before sunrise). During the months of June through September and landings between 1100 to 1700 hours, landing fees are increased by 25%.

WEIGHTS	Fees in EURO
Up to 10 tons: From 10 to 50: From 50 to 100: From 100 to 200: Up to 200 tons:	C = 0,28 for each hour parking. C = WxTx0,027 C = WxTx0,034 C = WxTx0,041 C = WxTx0,048
Explanation of Symbols:	C = Total charges W = M.T.O.W T = The number of hours beyond 2 during which the aircraft remained grounded are calculated immediately after landing time.

Exemptions from payment of landing and parking fees

All aircraft belonging to recognized Aeroclubs of a Member-State of the European Union are exempt from the payment of fees, provided that their weight does not exceed 5.7 tons.

Customer service fees

For passengers whose final destination is airports in Greece, Norway, Iceland, Liechtenstein and the European Union:	12 EURO
For passengers travelling to airports outside the European Union:	22 EURO
General Exceptions:	The crews of the aircraft. The transit-transfer passengers.

- Airlines
 - Austrian Airlines
 - Airliner
 - Regional Airlines
 - Ryanair
 - Germania Airlines
 - Monarch
 - Transavia
 - Transavia France
 - FlyNiki
 - Small Planet
- Web <http://www.volosairport.gr/en/>

Hungary

Debrecen International Airport

- Price list: [U](#) prilogu
 - Airlines
 - WizzAir
 - Freebird Airlines
 - Germania Airlines
 - Travel Service
 - Bulgarian Air Charter
- Web link: <http://www.debrecenairport.com/en/>

Montenegro

Tivat Airport and Podgorica Airport

- Price list for Airports of Montenegro: [U](#) prilogu
 - Airlines
- Montenegro Airlines
 - JatAirways
 - Adria
 - Turkish Airlines
 - Airlines S7
 - Ausrtian Airlines
 - Gromov Air
 - Croatia Airlines

Serbia

Belgrade Nikola Tesla Airport

- Price list: [U](#) prilogu
 - Airlines
- | | |
|---------------------|-------------------------|
| - Aegean Airlines | - Lufthansa |
| - Aeroflot | - Montenegro Airlines |
| - Air Cairo | - Norwegian Air Shuttle |
| - Air Serbia | - Pegasus Airlines |
| - Alitalia | - Qatar Airways |
| - Austrian Airlines | - Swiss |
| - B&H Airlines | - TAP Portugal |
| - easyJet | - TAROM |
| - Etihad Airways | - Tunisair |
| - flydubai | - Turkish Airlines |
| - Germanwings | - Vueling Airlines |
| - Lot Airlines | - Wizz Air |

Kosovo

Pristina International Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Web: <http://www.airportpristina.com/en/>

Romania

Iasi International Airport

- Price list:
<http://www.aeroport.ro/index.php/en/plecari/articol/airport-charges.html>
- Passenger statistics:
173.248 pax in 2012 and 231.933 pax in 2013

Constanta International Airport

- Price list

5.1 Landing tariff

5.1.1. Basis for tariff

Maximum take-off weight as it appears in the flight manual. Fractions of a tonne below 500 kg shall be disregarded, and those above 500 kg shall be considered a tonne.

5.1.2. Rules of application

This tariff shall be applied for each landing, and shall include subsequent take-off and:

- use of airport facilities and installations other than the lighting system.
- use of the airport tarmac and facilities other than those listed under a separate tariff.
- aircraft parking for the first three hours after landing.

5.1.3. Tariff bands

Scheduled passenger or mixed cargo flights - 2 euros/tonne;
Charter passenger or mixed cargo flights - 5.4 euros/tonne;
Other (military, cargo, general aviation) - 7.5 euros/tonne;
Rotary wing - 3.5 euros/tonne

5.2 Lighting tariff

5.2.1. Basis for tariff

Maximum take-off weight as it appears in the flight manual. Fractions of a tonne below 500 kg shall be disregarded, and those above 500 kg shall be considered a tonne.

5.2.2 Rules of application

The tariff shall be applied for each take-off and landing undertaken using the runway lighting and approach beacons

5.2.3 Tariff bands

Lighting tariff - 2.50 euros/tonne per usage

Minimum tariff: 50 euros

5.3 Parking tariff

5.3.1 Basis for tariff

Maximum take-off weight as it appears in the flight manual. Fractions of a tonne below 500 kg shall be disregarded, and those above 500 kg shall be considered a tonne.

5.3.2 Rules of application

The tariff shall be applied for each hour or fraction thereof for which an aircraft remains at the airport, except for the first three hours after landing. Any fraction of an hour will be rounded up to an hour.

5.3.3 Tariff rates

Parking tariff - 0.15 euros/tonne/hour

Minimum tariff: 15 euros

5.4 Long stay parking tariff

5.4.1. Basis of tariff

Maximum take-off weight as it appears in the flight manual. Fractions of a tonne below 500 kg shall be disregarded, and those above 500 kg shall be considered a tonne.

5.4.2. Rules of application

The tariff shall apply to aircraft which regularly stay at the airport for at least 30 days and have minimum 4 operations(departure)/month of stay. Otherwise Parking tariff will be applied at 0.15 euro/tonne/hour. Tariff will be applied regardless of the number of aircraft / company.

5.4.3 Tariff rates

The long stay parking tariff is as follows:

300 euros/month for stands 1-6;

500 euros/month for stands 7-18;

5.5 Passenger tariff

5.5.1 Rules of application

The tariff shall apply to the aircraft operator for each passenger embarking at Mihail Kogalniceanu International Airport Constanta on commercial flights.

5.5.2 Tariff bands

Passenger tariff, international - 4.525 euros/pax embarked;

Passenger tariff, domestic - 3.825 euros/pax embarked;

Passenger tariff, general aviation - 12.325 euros/pax embarked;

5.6 Security tariff

5.6.1 Rules of application

This tariff is applicable to the aircraft operator for each passenger embarking at Mihail Kogalniceanu International Airport Constanta on commercial flights.

5.5.2 Tariff rate

Security tariff - 5 euros/pax embarked;

Section 8 – Other tariffs

8.1 Pollution removal tariff

8.1.1 Rules of application

The tariff is applicable to air operators responsible for pollution with petroleum produce.

8.1.2 Tariff rates

Pollution removal tariff - 485 euros/operation, to which shall be added 6 euros for each kilogram of cleaning agents used.

8.2 Tariffs for technical equipment used outside the airport

8.2.1 Rules of application

These tariffs are applicable for services rendered offsite involving airport equipment, on a private hire basis.

8.2.2 Tariff rates

Truck - 1.61 euros/km

Car - 0.29 euros/km

Minibus - 0.69 euros/km

<http://www.mk-airport.ro/indexen.php>

Craiova Airport

- Price list

THE CHARGING PROGRAMME AT CRAIOVA AIRPORT, beginning with the 15th of may 2012

1.Landing Charge	
UNIT RATE: 3.00 EURO/ton	
2.Lighting Charge	
UNIT RATE: 1.50 EURO/ton	
3. Parking Charge	
UNIT RATE: 0.05 EURO/ton/hour	
The parking charge is not applied within the first 3 (three) hours after landing.	
4.Passengers Service	
UNIT RATE: 2.5 EURO/passenger	
SECURITY CHARGE: 2.15 EURO/passenger	
5. Other Charges	
Nil	
6.Exemptions	
Nil	
7. Discounts:	
7.1 Landing Charge	
The applied discounts are defined as follows:	
No of landings per month	Discounts (%)
09.okt	5
11.dec	10
13 - 14	15
15 - 16	20
17 - 18	25
19 - 20	30
21 - 22	35
23 - 24	40
25 - 26	45
≥27	50

http://en.aeroportcraiova.ro/Data-sheet_s57.html

Sibiu International Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Airlines
- Austrian Airlines
- Blue Air
- Carpatair
- Lufthansa
- Tarom
- Air Bucharest

Cluj-Napoca International Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Airlines:
- Tarom
- Lufthansa
- Wizzair
- ABC Air Hungary (cargo)
- Silver Air (cargo)
- Vueling

Timisoara Traian Vuia International Airport

- Price list: [U](#) prilogu
- Airlines
- Tarom
- Lufthansa
- Wizzair
- Fly Romania

Arad International Airport

- Price list
<http://www.aeroportularad.ro/php/taxe.php?lang=en>

PRILOG BROJ 3

Romania

Iasi International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger service	EURO
International flights	6,9 per passenger
Domestic flights	5,74 per passenger

LANDING

Landing Charge	4,0 EUR/ton
----------------	--------------------

PARKING CHARGE

Fee	0,04 EUR/ton/hour
This charge is applied after 3 hours from landing time	

Constanta International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger service	EURO
International flights	4,53 pax embarked
Domestic flights	3,83 pax embarked
General Aviation	12,33 pax embarked

LANDING

Fractions of a tonne below 500 kg shall be disregarded, and those above 500 kg shall be considered a tonne.

Type	Price
Scheduled passenger or mixed cargo flights	2,0 EUR/tonne
Charter passenger or mixed cargo flights	5,4 EUR/tonne
Other	7,5 EUR/tonne

PARKING CHARGE

Parking Charge	0,15 EUR/ton/hour
<i>Minimum tariff: 15 EUR</i>	

Craiova Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passengers Service	
UNIT RATE:	2.5 EURO/passenger
SECURITY CHARGE:	2.15 EURO/passenger

LANDING

Charge	
UNIT RATE:	3.00 EURO/ton
The applied discounts are defined as follows:	
No of landings per month	Discounts (%)
09.okt	5
11.dec	10
13 - 14	15
15 - 16	20
17 - 18	25
19 - 20	30
21 - 22	35
23 - 24	40
25 - 26	45
≥27	50

PARKING CHARGE

Parking Charge	
UNIT RATE:	0.05 EURO/ton/hour
The parking charge is not applied within the first 3 (three) hours after landing.	

Sibiu International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger service	EURO
Rate:	3,8 per passeng.
Security Charge	1,0 per passeng.
Transit or Transfer	1,0 per passeng.

LANDING

Landing Charge	5,0 EUR/ton
----------------	--------------------

Reductions

Number of landings / month	Landing charge rebate (%)
4 ☐-16	5
17 ☐-24	10
25 ☐-32	15
33 ☐-40	20
41-48	25
49 ☐-56	30
57 ☐-64	35
65 ☐-72	40

PARKING CHARGE

Charge	0,15 EUR/ton/hour
--------	--------------------------

Cluj-Napoca International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Unite rate	6 EUR/boarder passenger
------------	--------------------------------

Additional conditions associated with the landing charge

Discounts (%)	Number of total passenger / year
10	100,000 - 150,000
15	150,001 - 250,000
25	250,001 - 300,000
35	300,001 - 400,000
45	400,001 - 450,000
55	Over 450,000

LANDING

Landing Charge	6,0 EUR/ton
----------------	--------------------

PARKING CHARGE

Parking Charge	0,2 EUR/ton/hour
----------------	-------------------------

Additional conditions associated with the parking charge

Discounts (%)	No. of movements / year
10	500 - 1,000
20	1,001 - 2,000
30	2,001 - 3,000
40	Over 3,000

Timisoara Traian Vuia International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger service	EURO
Unite rate	8,0 pax embarked passenger with departure point LRTR
Transit charge	1,5 passenger in transit

LANDING

Landing Charge	EURO
Unite rate	5,50 ton

PARKING CHARGE

Parking Charge	EURO
Unite rate	0,15 ton/hour

Arad International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger service	EURO
Unite rate	1,5 per passenger
Transit charge	1,0 per passenger in transit
Security charge	1,15 per passenger

LANDING

Landing Charge	EURO
Unite rate	3,50 ton

PARKING CHARGE

Parking Charge	EURO
Unite rate	0,15 ton/hour

Croatia

Osijek Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Traffic type	Unit	EUR (€)
International passenger service	Departing passenger	9
Domestic passenger service	Departing passenger	5

Exemptions

Passenger service charges are not paid by the following categories of passengers:

- ☐ children up to 2 years of age (infants)
- ☐ ID 00
- ☐ VIP passengers
- ☐ Transit passenger
- ☐ Crew (DHC)

LANDING

	Unit	EUR (€)
a/c up to 10 tons M.T.O.W	Each started ton of M.T.O.W.	9,2
a/c above to 10 tons M.T.O.W	Each started ton of M.T.O.W.	11,3

PARKING CHARGE

Unit	EUR (€)
Each started ton of M.T.O.W.	4

Aircraft parking is charged per ton MTOW

- ☐ First 4 hours are free of charge.
- ☐ The charge is calculated for every started period of 24 hours.
- ☐ In case of exceeding the free time of 4 hours parking, the calculation period start from the beginning of actual block-to-block time.

Pula Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

SERVICE CHARGE	EUR
Passengers in domestic air traffic	5
Passengers in international air traffic	10
Transfer passenger	5
General Aviation passengers	3,5

LANDING

	EUR
For aircraft up to 25 tons MTOW, each ton	8,0
For aircraft above 25 tons MTOW, each ton	11,0

REDUCTIONS

The charges under item 1.3 are decreased as follows:

- a) 50 % For helicopters, return flights, training and position flights
- b) 50 % For technical landings and emergency flights
- c) 75 % For test flights
- d) 75 % For each touch and go

PARKING CHARGE

	EUR
Each metric ton of (MTOW) per 24 hours	3,0

REDUCTION

For helicopters **50%**

Zadar Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

	EUR
Domestic passenger service per departing passenger	7,0
International passenger service per departing passenger	12,0
Transfer passenger service per departing passenger	7,0

LANDING

LANDING AND TAKE OFF PRICE	EUR
up to 25 tons MTOW per ton	8,3
over 25 tons MTOW per ton	11,7

PARKING CHARGE

	EUR
per ton - MTOW / 24h	4,0
(first 4 hours are free of charge)	

Split Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Traffic type	Unit	EUR (€)
International passenger service	Departing passenger	10,0
Domestic passenger service	Departing passenger	5,0

Exemptions

Passenger service charges are not paid by the following categories of passengers:

- children up to 2 years of age (infants)
- ID 00
- Transit passenger
- Crew (DHC)

LANDING

The price of service is indivisible and includes landing and take off.

	Unit	EUR (€)
a/c up to 4 tons M.T.O.W.	Each started ton of M.T.O.W.	7,0
a/c above 4 tons M.T.O.W.	Each started ton of M.T.O.W.	8,5

Charges for use of runway shall be reduced by 25 % in cases of:

- return flight
- trial flight
- technical landing

PARKING CHARGE

Unit	EUR (€)
Each started ton of M.T.O.W.	4,0

Bosnia and Herzegovina

Sarajevo International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

	Calculation Unit	UNIT	EUR	BAM
Passenger service charge for international air traffic	SRV	per departing pax	18	35,2
Passenger service charge for transfer passengers	SRV	per departing pax	9	17,6
Passenger service charge for domestic air traffic	SRV	per departing pax	9	17,6

* Maximal Take-Off Weight (MTOW)

LANDING

<i>per ton MTOW</i>	Calculation Unit	EUR	BAM
A/C up to 25 tons MTOW*	T	11	21,51
A/C over 25 tons MTOW	T	14	27,38

PARKING CHARGE

MTOW	Calculation Unit	EUR	BAM
Per ton/24 hours	T	2,55	4,99

Hungary

Debrecen International Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Debrecen International Airport will only charge its departing passengers the following fees:

Charge	Quantity
8,00 EUR	1 departing passenger

Exemptions

- Children below the age of 2;
- passengers of technical flights on board;
- transit passengers*;
- aircraft crew;
- the patient, the attendant and the members of the medical crew of an ambulance flight.

LANDING

MTOW (kgs)	Landing Fee
0-4000	6 € / t
4001-10000	7 € / t
10001 <	8 € / t

Each ton of the maximum take off weight of the given aircraft multiplied by the EUR rate applied.

PARKING CHARGE

MTOW (kgs)	Parking fee	Duration
Apron	0,20 € / t	30 min
Hangar	1,00 € / t	30 min

The basis of payable fee is parking at the indicated apron stand / bay / hangar.

Bulgary

Varna Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger Type	Passenger Service Charge	
	Adult*	Child
International passenger	8 EURO	4 EURO
Domestic passenger	1,5 EURO	0,75 EURO

*Adult is every person over the age of 12 years. Children are aged from 2 to 12 years old.

LANDING

MTOW of aircraft (tons)	International Flights	Domestic Flights
up to 3 t	20 EURO	10 EURO
above 3 t up to 10 t	40+14 EURO for each ton above 3 t	20 EURO
above 10 t up to 20t	180+14 EURO for each ton above 10 t	60 EURO
above 20 t up to 40 t	320+4 EURO for each ton above 20 t	80 EURO
above 40 t up to 60 t	400+7 EURO for each ton above 40 t	100 EURO
above 60 t up to 80 t	540+5 EURO for each ton above 60 t	120 EURO
above 80 t up to 100t	640+5 EURO for each ton above 80 t	140 EURO
above 100t	740+5 EURO for each ton above 100 t	160 EURO

The aforementioned charges shall be increased with:

- 25% for landing on Saturdays, Sundays and on official holidays;
- 25% for landing between 22:00-06:00 local time;

PARKING CHARGE

The rate of the parking charge is **equal to 20% of the landing charge** for each 24 hour period or part thereof for the time of parking which exceeds the free parking time.

The rate of the parking charge for airports used as a base (permanent and temporary) for 24 hour period is 5% of the landing charge for a domestic flight for each 24 hour period or part thereof.

The free parking time is defined as follows:

- Aircraft for transportation of passengers and mail up to 3 hours on a remote or contact stand;
- Aircraft for transportation of cargo - up to 6 hours on a remote stand;

Centralized Infrastructure Charge

Flight Type	Charge
Regular	2,13 EURO
Charter	2,13 EURO
General Aviation	0,23 EURO
Cargo	0,23 EURO
Military	0,23 EURO

Burgas Airport

PASSENGER SERVICE CHARGE

Passenger Type	Passenger Service Charge	
	Adult*	Child
International passenger	8 EURO	4 EURO
Domestic passenger	1,5 EURO	0,75 EURO

*Adult is every person over the age of 12 years. Children are aged from 2 to 12 years old.

LANDING

MTOW of aircraft (tons)	International Flights	Domestic Flights
up to 3 t	20 EURO	10 EURO
above 3 t up to 10 t	40+14 EURO for each ton above 3 t	20 EURO
above 10 t up to 20t	180+14 EURO for each ton above 10 t	60 EURO
above 20 t up to 40 t	320+4 EURO for each ton above 20 t	80 EURO
above 40 t up to 60 t	400+7 EURO for each ton above 40 t	100 EURO
above 60 t up to 80 t	540+5 EURO for each ton above 60 t	120 EURO
above 80 t up to 100t	640+5 EURO for each ton above 80 t	140 EURO
above 100t	740+5 EURO for each ton above 100 t	160 EURO

The aforementioned charges shall be increased with:

- 25% for landing on Saturdays, Sundays and on official holidays;
- 25% for landing between 22:00-06:00 local time;

PARKING CHARGE

The rate of the parking charge is **equal to 20% of the landing charge** for each 24 hour period or part thereof for the time of parking which exceeds the free parking time.

The rate of the parking charge for airports used as a base (permanent and temporary) for 24 hour period is 5% of the landing charge for a domestic flight for each 24 hour period or part thereof.

The free parking time is defined as follows:

- Aircraft for transportation of passengers and mail up to 3 hours on a remote or contact stand;
- Aircraft for transportation of cargo - up to 6 hours on a remote stand;

Centralized Infrastructure Charge

Flight Type	Charge
Regular	1,03 EURO
Charter	1,03 EURO
General Aviation	0,18 EURO
Cargo	0,18 EURO
Military	0,18 EURO
Technical Stop	0,18 EURO

Zračna luka Pula – CENIK USLUGA U ZRAČNOM PROMETU
PULA AIRPORT – PRICE LIST OF AIRPORT SERVICES

- children up to 2 years of age (infants)
- ID 00
- Transit passenger
- Crew (DHC)
- Pula Airport employees

5. NAKNADA ZA PUTNIKE S POSEBNIM POTREBAMA (PRM)
5. CHARGE FOR PASSENGERS WITH REDUCED MOBILITY (PRM)

5

5.2. Jedinica mjere

Osnova za obračun PRM naknade je broj svih odlazećih putnika na pojedinom letu i bit će obračunata prema broju putnika koji su platili putnički servis.

Izuzeca: Djeca do dvije godine starosti, putnici kojima je odobren popust na cijenu putovanja (ID00), putnici u izravnom tranzitu i posada (DHC).

5.2. Unit of measure

The assessment basis for the PRM charges is the number of departing passengers and shall be collected in connection with the passenger service charges.

Exemptions: Children under two years, passengers holding free ticket (ID00), direct transit passengers and crew (DHC).

5.3. Cijena usluge

	Jedinica	EUR (€)
Komercijalni letovi	Odlazni putnik	0,25
Nekomercijalni letovi	Odlazni putnik	0,25

5.3. Service charge

	Unit	EUR (€)
Commercial traffic	Departure passenger	0,25
Non Commercial traffic	Departure passenger	0,25

2. NAKNADA ZA PRIHVAT I OTPREMU
2. GROUND HANDLING CHARGES

2.2. JEDINICA MJERE

Najveća ukupna dozvoljena težina zrakoplova pri uzlijetanju (MTOW) a prema svjedodžbi o navigacijskim sposobnostima zrakoplova izražena u metričkim tonama (dio tone se obračunava kao cijela tona), a prema odgovarajućim razredima.

2.2. CALCULATION UNIT

The maximum take off weight (MTOW) of the aircraft, according to the airworthiness certificate, quoted in metric tons (Each started ton is to be considered as the whole ton), according to respective classes.

- e) **50%** cijene za školske i ambulantne letove

2.6.1. Za avansno ili gotovinsko plaćanje odobrava se dodatnih 5 % popusta na iznos pruženih usluga komercijalnim zračnim prijevoznicima.

2.6. REDUCTIONS

The charges under item 2.4. are decreased as follows:

- a) **25%** for empty leg
- b) **75%** for position or test flight
- c) **50%** in case of technical landing
- d) **50%** for helicopters
- e) **50%** for training and ambulance flights

2.6.1. For advanced or cash payment of the airport services offered to the commercial aviation we grant extra 5 % discount.

2.7. OTKAZANI LETOVI

Za sve letove otkazane u roku manjem od 24 sata od planiranog slijetanja/polijetanja bit će zaračunata naknada od 50% ukupne cijene prihvata i otpreme.

2.7. CANCELLATIONS

All flights cancelled with less than 24 hours notice given before planned arrival/departure will be charged at 50% of the total ground handling charge.

2.8. CIJENA USLUGE - TERETNI ZRAKOPLOVI

Cijena usluge za teretne zrakoplove (prijevoz robe i pošte) iznosi **18,00 EUR** po svakoj započetoj metričkoj toni, a osnovica je najveća ukupna dozvoljena težina zrakoplova pri uzljetanju (MTOW) a prema službenoj svjedodžbi o navigacijskim sposobnostima zrakoplova.

- 2.8.1. Na cijene iz točke **2.8.** primjenjuju se **uvećanja** kao u točki **2.5.** i **umanjenja** kao u točki **2.6.**

2.8. SERVICE CHARGE - CARGO AIRCRAFT

*The service charge for cargo aircraft (freight and mail transport) amounts as follows:
EUR 18,00 per each started metric ton on the basis of maximum structural take off weight of the aircraft to the Airworthiness certificate. (MTOW)*

2.8.1 The service charge under item 2.8. to be **increased** according to item 2.5. and to be **reduced** according to item 2.6.

2.9. CIJENA USLUGE - GENERALNO ZRAKOPLOVSTVO do 5.700 kg

MTOW u KG	EUR
0 – 1 200	11,00
1 201 – 2 500	22,00
2 501 – 4 000	33,00
4 001 – 5 700	40,00

2.9.1 Cijene iz točke 2.9. se **uvećavaju** kao u točki 2.5. (osim podtočke (a)) i **umanjuju** kao u točki 2.6. (osim podtočke (a)).

2.9.2 **Eur 100,00** za svaki započeti sat izvan službenog vremena otvorenosti Zračne luke. Najviše se može zaračunati 4 (četiri) sata, od 22,00lt do 02,00lt računajući unaprijed i od 06,00lt do 02,00lt računajući unatrag.

2.9. SERVICE CHARGE - GENERAL AVIATION up to 5.700 kg

MTOW in KG	EUR
0 – 1 200	11,00
1 201 – 2 500	22,00
2 501 – 4 000	33,00
4 001 – 5 700	40,00

2.9.1. The charges under item 2.9. are **increased** as per item 2.5. (except item (a)) and are **reduced** as per item 2.6. (except item (a)).

2.9.2 **100 euro** for handling during out of airport opening hours per each commenced hour. Four (4) hours is the maximum to be charged i.e. from 22.00lt – 02.00lt counting in advance and from 06.00lt – 02.00lt counting backwards.

2.10. CJENIK USLUGA NA POSEBAN ZAHTJEV

OPIS		Cijena
2.10.1. Usluge uposlenih radnika		
2.10.1.1. Pomoćni radnici	1 sat	EUR 12,00
2.10.1.2. Kvalificirani radnici	1 sat	EUR 18,00