



Република Србија
ПОТПРЕДСЕДНИЦА ВЛАДЕ
МИНИСТАРКА ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
број: 343-01-00046/2016-05.
Датум: 26.1.2017. год.

Студија одрживости и оправданости проширења капацитета Аеродрома
„Константин Велики“ 2017-2022

Mittwoch:

Минијатура:
Пројекти Водотак (ПВ) наведен у ступији I аспи: „Оцена оправданости швестирања у проширење капацитета аеродрома и одрживости конкурентске позиције за период од пет година, са предложеним мерама за имплементацију.“

Пројекти вјакајући ове студије за Аеродром Константин Велики Ниш (АКВ), односно јавно предузеће Аеродром Ниш (ДП), није добро дефинисан, имајући у виду да је ДП дури и период имало најконкуренцијије целе – грађао да би неко летао са АКВ (ДП), али то опште није давало резултате.

Наиме, пројектни задатак не може да буде одрживост цене, јер да би се вршила таква анализа, потребно је имати високе цене, што у случају цене коју предлаже израђивач није случај, јер је предложена цена заправо двоструко нижа од највише цене из конкурентског окружења. У ситуацији када постоји развијен саобраћај на аеродрому, одлучивањем за никву цену аутоматски се поставља питање одрживости пословања аеродрома, односно оправданости таквог пословања. Греба кориговати пројектни задатак, у смислу анализа којима би се утврдила, тржишно прихватљива, максимална цена услуга, самим тим комплетна студија није прихватљива са становништа одредаба Закона о Ваздушном Саобраћају и стратегије ваздушног саобраћаја РС.

Студија није ни једног тренутка указала на стварне разлоге који су биле основ за динамични развој саобраћаја који се дешиава на АКВ.

На самом почетку студије, у нејасном Резимеу, као основ за успех АКВ наводи се „прилагођавање пословања ЈН“. Описујући то „прилагођавање“ препознавањем потреба тржишта, у студији се наводи „ако је основни критеријум инкотарифних компанија

конкурентска цена, потребно је наставити са политиком конкурентних цена која је дала историјске резултате у периоду од претходне две године“.

Без изношења свих активности Републике Србије које су узрочно и искључиво изазвале стварање „повољних“ тржишних услова, ова анализа не може бити релевантна! Наиме, неспорна је чињеница да је те услове створила Влада РС, кроз политику и уређење ваздушног саобраћаја, као и конкретан рад и резултате Ер Србије-ЕС и Аеродрома Никола Тесла Београд-АНТ, као и инвестирањих материјалних и финансијских средства и друге помоћи које је уложила и улаже РС у развој Аеродрома Константин Велики Ниш.

С обзиром да током припреме и израде предметне студије нису консултовани ни Влада РС¹ ни ЕС ни АНТ, као и да студија не разматра планиране активности Владе у вези са аеродромима Морава Краљево, Поникве Ужице и на првом месту АНТ, као и политиком Владе везаном за разлоге оснивања Аеродрома Србије доо, прогнозе саобраћаја и то нарочито за период након 2018. год, не могу бити релевантне, а самим тим доводе се у питање и сви резултати студије. Влада РС дефинише услове ваздушног саобраћаја и врши процене потребних улагања у развој инфраструктуре.

Међународна организација Цивилног ваздухопловства је утврдила својим прописима методологију за утврђивање цене аеродромских услуга, која се у студији и не помиње. И без улажења у детаљну анализу, види се да студија не приказује јасно трошковне основе и трошковне центре (cost basis and cost centres), начин утврђивања потребног броја извршиоца, трошкове по путнику, вредност потребне ватрогасне опреме и за коју ватрогасну категорију ће у конкретном тренутку АКВ бити оспособљен, осталих инвестиција и др.

Како су сви субјекти ваздушног саобраћаја, укључујући и АКВ, у потпуном или већинском државном власништву, уважавањем искуства других држава (на првом месту Литваније² чији су аеродроми били у врло сличној ситуацији), Влада је, током твининг процеса за израду стратегије ваздушног саобраћаја, упутила консултанте у ЈП односно АКВ како би се, између остalog, радило на формирању јединственог тржишта ваздухопловне инфраструктуре и економски одрживог пословања аеродрома на територији Републике Србије.

Различите услуге које аеродроми пружају, усмереност ЈП ка нискобуџетним компанијама и удаљеност Ниша од Београда, претпостављају да су сметње на релацијама АНТ – ЈП могуће (попут Литванског искуства), али да их ипак не би требало да буде.

¹ Шта ће се дешавати у случају: промене политике оператора на АНТ, активирања аеродрома Морава код Краљева, Поникава и друго што директно утиче на непосредно конкурентско окружење

² *Lithuanian Airports - is a state enterprise, which unites and manages Vilnius, Kaunas and Palanga airports, develops the activities of the three airport... Литванија се на овај корак одлучила због пословања које је на свим аеродромима запало у озбиљне тешкоће јер су уместо заједничког наступа на сопственом тржишту, преоштром међусобном, нелојалном конкуренцијом, односно ценовном политиком, уз економско исцрпљивање оснивача, угрозили одрживо пословање. Слична ће бити и стратегија Владе РС.*

Развијена инфраструктура АКВ у сваком случају представља суштинску стратешку подршку укупном развоју ваздухопловне инфраструктуре Републике Србије.

Са друге стране, пословање ЈП екстремно ниским ценама подржава развој нискобуџетног саобраћаја (нискобуџетних компанија), који је препознат као нелојална конкуренција Ер Србије на линијама на којима је она већ стабилизовала свој рад.

Чињеница да се ЈП константно обраћа и Влади РС и Граду Нишу за сваку врсту помоћи, доводи у питање основаност једностреног приступа политици вођења ЈП који је приказан у студији. Очигледно је да такав приступ, без потребних консултација и заједнички формирани политичке, може изазвати поремећаје на домаћем тржишту, наносити материјалну штету али и доводити у питање будуће односе међу субјектима ваздушног саобраћаја.

Влада Републике Србије у складу са политиком ваздушног саобраћаја, без обзира на власнички статус АКВ, ће наставити са пружањем свих врста помоћи за што квалитетнијим развојем АКВ. У том смислу обавеза ЈП Аеродром Ниш је да обезбеди што квалитетније, профитабилно пословање у складу са тржишно створеним условима. У супротном АКВ директно урушава систем ваздушног саобраћаја РС.

Након извршених анализа, на заједничком састанку, организованом на тему предложене студије, МГСИ, ДЦВ, Ер Србија и АНТ и по претходно достављеном мишљењу, представник тима Председника Владе, задужен за ваздушни саобраћај су евентуалну политику ЈП, која би се заснивала на предметној студији, оценили недовољно квалитетном.

Уз све претходно наведено, као и питање релевантности кроз оспособљеност и стручност поједињих чланова тима који је израдио ову студију (директор и један запослени из РРА Ниш, као и седмора запослених из састава ЈП), те њиховог искуства у оваквом послу, дајемо **МИШЉЕЊЕ ДА ОВУ СТУДИЈУ ТРЕБА ВРАТИТИ АУТОРУ НА ОЗБИЉНУ ДОРАДУ**, уз укључивање у њеној изради свих субјеката битних за спровођење политике ваздушног саобраћаја РС.

Предлаже се:

1. Да назив документа а у складу са њиме и предмет буде ПЛАН (ЕЛАБОРАТ) КОМЕРЦИЈАЛНОГ И ИНФРАСТРУКТУРНОГ РАЗВОЈА АЕРОДРОМА КОНСТАНТИН ВЕЛИКИ 2017.-2022.
2. Да се поред наведене литературе у основним подацима и наведе и консултује, богата страна литература која се тиче управљања аеродромима за међународни авио-превоз (Airport operations, Airport management, Airport charges setting и сл.) и литература која третира услуге које пружају авиопревозиоци (Airline business model LCC and FSC и сл.)
3. Поред већ наведених примедби на наводе из резимеа, Документ мора да покаже да ли је предложена цена услуга П/О највиша могућа а ипак конкурентна, односно да виша цена од предложене не би била конкурентна.

4. Није јасно у ком контексту се у историјату аеродрома помињу једино политичке промене из 2003. године а не значајније које су настале нпр. 2012. - 2014.
5. Предложена литература из тачке 2. даје предлог организације која представља најбољу праксу у организацији и управљању међународних аеродрома која ће одговорити свим захтевима из ICAO SARPs. Изостали су било какви коментари на организациону структуру, поготово из разлога јер се у истој не види јасна развојеност безбедности и обезбеђивања и елемената унутар њих, посебно могућност креирања политике циљева и провера реализације.
6. У поглављу 3. Техничко-технолошка анализа:
 - a. Израђиваč је помешао појам наслова Техничко-технолошке анализе са списком објекта и опреме
 - b. Није јасан појам реструктуирања
 - c. Шта значи да има услова да се ватрогасна категорија подигне са VI на VII?
7. У поглављу 4. Кадровски потенцијал
 - a. Прва Табела у тачки 4. Не представља ни „распоред радника по организационим јединицама“ како се наводи у тексту нити је „структура запослених по организационим целинама“ како стоји у заглављу табеле и час су целине час су јединице...
 - b. У поглављу треба приказати и врсту и степен стручне спреме запослених ради утврђивања стварне стручности особља и кадровског потенцијала
 - c. Неколико пута унутар поглавља се приказује број запослених по деловима организације уз у другом делу извод из систематизације, коју такође треба преиспитати
8. У поглављу 5. Финансијска анализа
И ако више приказ него анализа, недовољно је јасно и детаљно приказана структура прихода и расхода, нарочито у смислу поделе на авио и неавио приходе и расходе. Како је циљ ове студије првом плану развој ваздушног саобраћаја то је неопходно посебно исказати и авио и неавио приходе који су у директној зависности од тог саобраћаја. Све друге приходе нпр. приходе од услуга везаних за царинско складиште, потребно је посебно приказати.
9. У поглављу 6. Анализа тржишта
Опис операција кроз време опслуге по ваздухоплову.
Како се у студији даје аеродром близу Града а не каже да је у ствари преблизу и да је развој на микролокацији за сада под озбиљним знаком питања, и физички и еколошки.
10. У поглављу 7. Анализа захтева тржишта и конкуренције
Већ у првом ставу тачке 7.1. студије се указује а утицај нискобуџетних на

компаније пуног сервиса, Ер Србију, такође и утицаја на АНТ. Студија не посматра пословање ЈП као дела-неизоставне компоненте из система ваздушног саобраћаја РС. Аеродроми Поникве и Морава

11. У поглављу 8.

Као и у поглављу 5. Констатује се потреба за додатним субвенцијама у износу од 50милиона динара на годишњем нивоу. И ако тачна математика у елаборату , није довољан основ за квалитетније сагледавање укупног будућег развоја АКВ. Оно на чему се треба фокусирати су улазни параметри који у случају ове студије морају да буду значајно темељнији.

12. У поглављу 9.

У ризицима када је конкуренција у питању ризик је третиран као мали, што је потпуно нереално, нарочито третирањем ЈП ван система ваздушног саобраћаја РС, не рачунајући могуће утицаје приватизације АНТ која је у плану, активирања Аеродрома Морава и Поникве.

13. У поглављу 10.

Ни један од (са овим) два елабората не даје ралне разлоге и чиљенице које су створиле претходне услове да би се десио данашњи саобраћај на АКВ. У неколико наврата овај елаборат је контрадикторан самом себи, у поглављу 8, нарочито у поглављу 7, када је аеродромско окружење у питању.

РС је препозната као примарни извор финансирања што са овако третираним приступом и пословањем просто неће бити једноставно. Неадекватне улазне информације и нереалне основе, непотпуне анализе из перспективе ваздухопловног тржишта РС, овај елаборат чине недовољно добним за доношење неопходних одлука од стране органа управљања АКВ.

ПОТПРЕДСЕДНИЦА ВЛАДЕ

И МИНИСТАРКА

