

STRATEGICKÝ PLÁN SPOLEČNOSTI PRO ROKY 2013 AŽ 2022

Obsah

1	ÚVOD	2
2	FINANČNÍ HISTORIE SPOLEČNOSTI.....	3
3	ODHAD NÁRŮSTU POČTU CESTUJÍCÍCH	4
3.1	VARIANTA 1 – STÁVAJÍCÍ ODBAVOVACÍ PROSTORY	4
3.2	VARIANTA 2 – NOVÝ TERMINÁL.....	5
4	ZÁKLADNÍ PRINCIPY SESTAVOVÁNÍ FINANČNÍHO PLÁNU	7
5	FINANČNÍ PLÁN PRO OBDOBÍ 10 LET - 2013 AŽ 2022	8
5.1	VARIANTA 1 – STÁVAJÍCÍ ODBAVOVACÍ PROSTORY	8
5.1.1	<i>Předpoklady finančního plánu na straně výnosů</i>	<i>9</i>
5.1.2	<i>Předpoklady finančního plánu na straně nákladů</i>	<i>9</i>
5.2	VARIANTA 2 – NOVÝ TERMINÁL.....	12
5.2.1	<i>Předpoklady finančního plánu na straně výnosů</i>	<i>13</i>
5.2.2	<i>Předpoklady finančního plánu na straně nákladů</i>	<i>14</i>
6	MOŽNOSTI VSTUPU STRATEGICKÉHO INVESTORA	17
6.1	PODMÍNKY STRATEGICKÉHO PARTNERSTVÍ.....	17
7	ZÁVĚR	18

1 Úvod

Strategický finanční plán společnosti, který schválilo představenstvo společnosti na svém jednání dne 24. ledna 2013 a předkládá jej akcionářům k posouzení, se skládá ze tří základních částí. Cílem tohoto plánu je kvalifikovaný předpoklad dalšího rozvoje společnosti a vytvoření tří základních modelů.

1. Pokračování provozu ve stávajících odbavovacích prostorech.
2. Výstavba nového terminálu Jana Kašpara.
3. Možnost vstupu strategického partnera do společnosti.

Výpočty jednotlivých variant se opírají o velmi střízlivé odhady nárůstu provozu na letišti Pardubice do roku 2022. Je zde zahrnuto i předpokládané navýšení provozních nákladů. Velmi střízlivý odhad dosahovaných výsledků částečně eliminuje možné riziko vyplývající z nečekaného poklesu provozu z nepředvídatelných příčin.

Z uvedených propočtů jasně vyplývá, že pokud chceme zajistit další rozvoj mezinárodního letiště Pardubice, je nezbytně nutné v co nejkratší době zahájit a dokončit výstavbu nové odbavovací haly. Tato nezbytnost je vynucena jak kapacitní nedostatečností současných odbavovacích prostor, tak stále rostoucími nároky na splnění velmi přísných bezpečnostních požadavků a v neposlední řadě i stále se zvyšujícími požadavky cestující veřejnosti na úroveň odbavení a poskytovaných služeb. Nesplnění těchto požadavků může s největší pravděpodobností vyústit ve výrazný pokles zájmu o letiště Pardubice s logickým dopadem na jeho ekonomiku.

Součástí předloženého materiálu je i příloha č. 1, která se odvolává na již majiteli společnosti schválený plán navyšování kapitálu společnosti. Prostředky budou výhradně použity na nutnou obnovu technického parku a do nutných prostředků na dosažení certifikace letiště na CAT I .

2 Finanční historie společnosti

Od založení společnosti v roce 1993 do roku 2002 vykázala společnost EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s. účetní ztrátu 10,7 mil. Kč.

Rok 2003 se stal milníkem v hospodaření společnosti. Díky 400 % nárůstu cestujících (28 tisíc) oproti dosud nejvydařenějšímu roku (7 tisíc) společnost poprvé dosáhla účetního zisku.

V dalších letech dále významně rostly výkony společnosti s vrcholem v roce 2007, kdy společnost odbavila 93 659 cestujících a podařilo se jí dosáhnout zisku po zdanění 9,1 mil. Kč.

Rok 2008 již signalizoval nadcházející ekonomickou krizi. Přes mírný pokles cestujících společnost opět dosáhla zisku po zdanění 6,2 mil. Kč. V součtu se ziskem minulých let dosáhla společnost kumulovaného hospodářského výsledku 11,5 mil. Kč

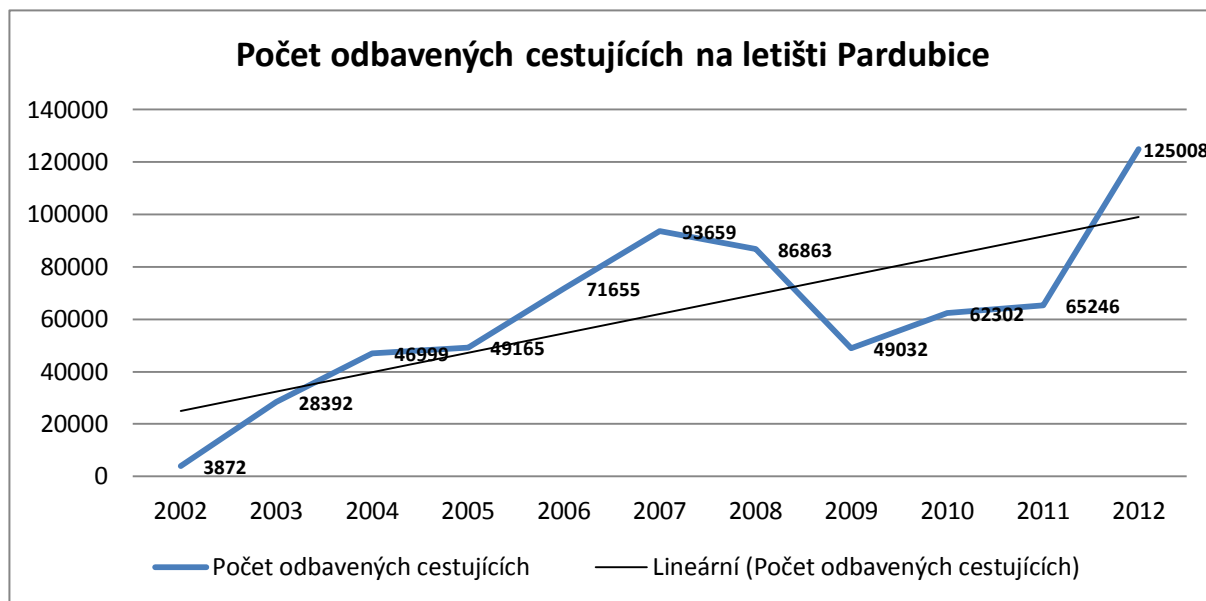
V roce 2009 naplno udeřila krize a počet cestujících poklesl na 49 tisíc. To se odrazilo ve výsledku hospodaření a společnost dosáhla účetní ztráty 23,841 mil. Kč. Oblastí, která v tomto roce dále významně ovlivnila hospodářský výsledek, jsou pak účetní operace spojené s navýšením základního kapitálu společnosti formou nepeněžitěho vkladu (mimořádný odpis 13,4 mil. Kč). Z pohledu peněžních toků z provozní činnosti dosáhla společnost v tomto roce ale řádově nižší ztráty ve výši 5,84 mil. Kč. S touto provozní finanční ztrátou se společnost dokázala vyrovnat díky finančním rezervám, které vytvořila v minulých letech.

Roky 2010 a 2011 byly již ve znamení stabilizace společnosti a díky narůstajícímu provozu letiště a přijatým opatřením na straně provozních a osobních nákladů dosáhla společnost přes účetní ztrátu vyrovnaného peněžního toku z provozní činnosti. Účetní ztráty společnosti jsou tvořeny vysokými odpisy dlouhodobého majetku, které nejsou peněžním výdajem společnosti.

Rok 2012 se z hlediska provozních výkonů stává neúspěšnějším rokem od vzniku letiště. Letiště odbavilo rekordních 125 tisíc cestujících za rok, což je ve srovnání s rokem 2011 více než 90 % nárůst provozu. Cílem finančního plánu pro rok 2012 bylo udržet kladný provozní finanční tok společnosti, při plánované účetní ztrátě téměř 10 mil. Kč. Očekávané výsledky roku 2012 výrazně překonávají původní odhady a společnost dosáhne po třech letech ztrátového hospodaření účetního zisku.

3 Odhad nárůstu počtu cestujících

Příjmy společnosti jsou plně závislé na počtu odbavených komerčních letů a tedy i počtu odbavených cestujících. Následující graf znázorňuje vývoj počtu odbavených cestujících od roku 2002 do roku 2012. Od roku 2002 do roku 2012 vzrostl počet odbavených cestujících o více než 3 200 %, což znamená průměrný roční nárůst cestujících v předcházejících 10 letech o 41,5 % (vypočteno dle vztahu - $\left(\sqrt[10]{\frac{125.008}{3.872}} - 1\right) * 100$). Absolutní nárůst cestujících pak byl o 121.136.



Vývoj nárůstu počtu cestujících odhadujeme na 10 let tj. na roky 2013 až 2022. Odhady nárůstu počtu cestujících vytváříme ve dvou variantách. V první variantě počítáme se stávajícím variantou odbavovacích prostor, v druhé variantě pak s výstavbou nového terminálu a s jeho zprovozněním od roku 2015.

3.1 Varianta 1 – stávající odbavovací prostory

Predikce nárůstu komerční přepravy je pro roky 2013 a 2014 shodná a vychází ze stávajícího stavu zimního letového řádu 2013 a dále ze současných požadavků leteckých přepravců od letního letového řádu 2013. Požadavky pro letní letový řád počítají s nárůstem o 6 pravidelných linek týdně z Moskvy a dále o 1 pravidelnou linku z Petrohradu. Z důvodu opatrnosti jsme plánovaný nárůst rozložili do dvou let, tzn. v roce 2013 nárůst o 4 pravidelné linky týdně a od letního řádu 2014 o další 3 linky týdně.

Od roku 2015 se odhady nárůstu rozdělují. Odbavovací kapacitu stávajících prostor již považujeme v tomto bodě za naplněnou a počítáme s ustáleným provozem 17 pravidelných linek do Ruska týdně a dále s každoročním nárůstem letních charterových letů k moři o 5 letů.

Tabulka níže přehledně zobrazuje předpokládané počty odbavených týdenních pravidelných linek a charterových letů ve stávajících prostorách v letech 2013 až 2022:

	2013		2014		2015		2016-2022
	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ
MOSKVA - LINEK TÝDNĚ	9	12	12	15	15	15	15
PETROHRAD - LINEK TÝDNĚ	1	2	2	2	2	2	2
CELKEM LINEK TÝDNĚ	10	14	14	17	17	17	17
VÁNOČNÍ LETY RUSKO -CHARTER	40		20		10		10
LETNÍ CHARTERY K MOŘI	100		110		115		+5 ROČNĚ
CELKEM LETŮ ZA ROK	820		978		1009		+5 ROČNĚ

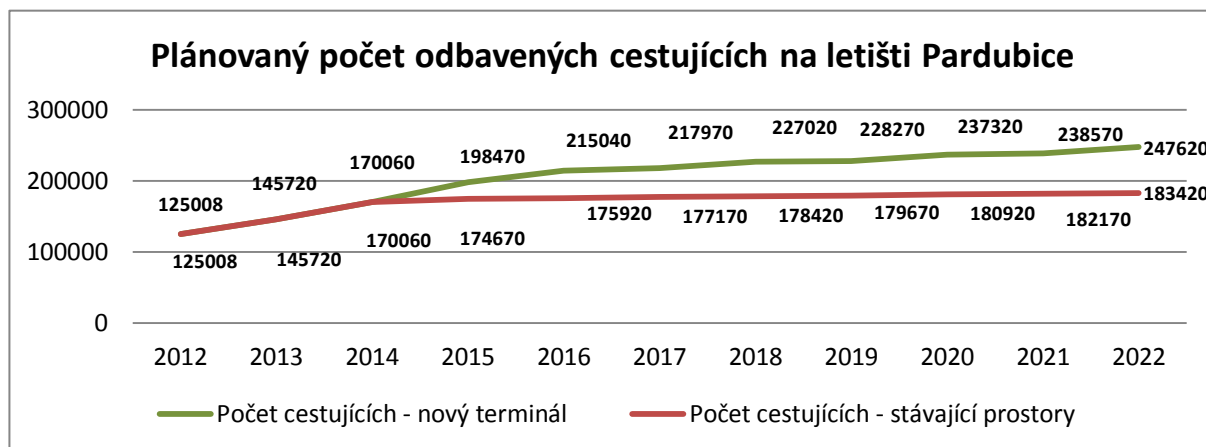
3.2 Varianta 2 – nový terminál

V případě výstavby nového terminálu počítáme s nárůstem pravidelného provozu s Ruskem o jednu linku v roce 2015 a 2016 a po dosažení hranice 19 pravidelných linek do Ruska týdně počítáme s ustáleným provozem z této destinace. Kapacita nového terminálu nám dále umožní odbavit každoročně sérii Vánočních charterových letů z Ruska, kterých v plánu počítáme každoročně 50. V plánu dále počítáme s otevřením pravidelných linek na západ. S první linkou počítáme v roce 2015. Druhou linku v roce 2016 a dále pak nová linka každé dva roky. Stejně jako v první variantě počítáme s nárůstem letních charterových letů k moři o 5 letů ročně.

Tabulka níže přehledně zobrazuje předpokládané počty odbavených týdenních pravidelných linek a charterových letů v novém terminálu v letech 2013 až 2022:

	2013		2014		2015		2016		2017		2018	2020	2022
	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ
MOSKVA - LINEK TÝDNĚ	9	12	12	15	15	16	16	16	16	16	16	16	16
PETROHRAD - LINEK TÝDNĚ	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
ZÁPAD - LINEK TÝDNĚ					1	1	2	2	2	2	3	4	5
CELKEM LINEK TÝDNĚ	10	14	14	17	18	19	20	21	21	21	22	23	24
VÁNOČNÍ LETY RUSKO -CHARTER	40		20		50		50		50		50		
LETNÍ CHARTERY K MOŘI	100		110		115		120		125		+5 ROČNĚ		
CELKEM LETŮ ZA ROK	820		978		1141		1250		1267		1324	1386	1448

Plánovaný stav odbavených cestujících ve výše popsaných variantách pro období 2013 až 2022 je znázorněn v následujícím grafu:



Plán počtu odbavených cestujících tedy počítá v první variantě s nárůstem o 47 %, což odpovídá průměrnému ročnímu nárůstu o 3,9 %. V absolutním vyjádření se jedná o nárůst o 58.412 odbavených cestujících oproti roku 2012.

Ve variantě s výstavbou nového terminálu počítáme s nárůstem o 98 %, což odpovídá průměrnému ročnímu nárůstu o 7 %. V absolutním vyjádření se jedná o nárůst o 122.612 odbavených cestujících oproti roku 2012.

4 Základní principy sestavování finančního plánu

(příspěvek na úhradu fixních nákladů a zisku)

Výsledky hospodaření společnosti jsou přímo závislé na příjmech z poskytnutých služeb leteckým přepravcům. Základem pro vypracování finančního plánu je tedy odhad předpokládaného počtu odbavených komerčních letů.

Princip sestavení strategického finančního plánu je pro obě varianty totožný a je sestaven na principu příspěvku na úhradu fixních nákladů a zisku, kdy ke každému odbavenému letu jsou přiřazeny následující výnosy a náklady:

- tržby za prodané palivo – plánováno dle předpokladu plnění na let
- letištní poplatky – dle velikosti letadla a předpokládané obsazenosti letu
- přiblížovací a přistávací poplatky – počítáno dle maximální vzletové hmotnosti letadla –v obou variantách ponechány stávající poplatky
- poplatek za odbavení cestujícího a služby aviation security – v současné době 340 Kč (letišťe Praha 565 Kč). **Ve variantě s novým terminálem počítáme v roce 2015 se zvýšením poplatku na 380 Kč a dále každé tři roky o 20 Kč.**
- handlingové služby – v obou variantách ponechány stávající poplatky
- provize z tržeb z bezcelního obchodu – počítáno dle předpokládané obsazenosti letadel a odhadu tržeb na odbavené cestující.

Ke každému letu jsou přiřazeny tyto variabilní náklady (náklady které jsou přímo závislé na počtu realizovaných letů).

- náklady na prodané palivo
- odvody armádě za použití vzletové a přistávací dráhy, pojezdových drah a řízení letového provozu
- platba za dopravu cestujících z terminálu na letištní odbavovací plochu – **pouze ve variantě I - odbavení ve stávajících prostorách!**
- platba bezpečnostní agentuře za služby aviation security
- osobní náklady - brigádníci na odbavení
- odvody za cestující odbavené pomocí elektronického odbavovacího systému

Z výnosu každého letu je tedy třeba uhradit v první řadě variabilní náklady spojené s daným letem a zbývající část výnosů slouží k pokrytí fixních nákladů společnosti a k případnému zisku.

Zásadním rozdílem dvou hodnocených variant rozvoje společnosti bude ve variantě s výstavbou nového terminálu výrazně vyšší potenciál dosahovaných provozních výkonů společnosti a na druhé straně výrazně vyšší fixní náklady společnosti spojené s výstavbou, provozováním a financováním nového terminálu.

V další části následuje finanční plán pro roky 2013 – 2022 rozdělený dle uvažovaných variant, tj. Varianta I – odbavení ve stávajících prostorách a Varianta II – výstavba nového odbavovacího terminálu.

5 Finanční plán pro období 10 let - 2013 až 2022

5.1 Varianta 1 – stávající odbavovací prostory

Finanční plán společnosti pro následující 10leté období vychází z pozitivních výsledků roku 2012 a dále ze silné poptávky ruských leteckých přepraveců pro rok 2013. Z důvodu opatrnosti finanční plán počítá s rozložením nárůstu poptávaných letů do roků 2013 a 2014. Od roku 2015 pak počítá s ustáleným provozem.

Finanční plán postavený na těchto předpokladech počítá v letech 2013 až 2015 s významným nárůstem ziskovosti a tvorbou zdrojů pro budoucí investiční rozvoj, v dalších letech pak s ustálením a postupným poklesem spojeným s růstem nákladů společnosti.

Vzhledem k nízké míře variabilních nákladů spojených s odbavením komerčních letů se každé zvýšení nebo naopak snížení odbavených letů velmi významně promítne do hospodářských výsledků společnosti.

Plán pro období 10 let tj. 2013 až 2022 naleznete níže v podobě časové řady výkazů zisků a ztrát za jednotlivá období:

plánovaný počet cestujících v daném roce v tis.			145,720	170,060	174,670	175,920	177,170	178,420	179,670	180,920	182,170	183,420
meziroční nárůst			16,6%	16,7%	2,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%
Ozn.	UKAZATEL (TIS. KČ)	č.	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN	PLÁN
	POLOŽKA	ř.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
I.	Tržby za prodej zboží	1	58 160	68 904	71 012	71 352	71 692	72 032	72 372	72 712	73 052	73 392
A.	Náklady vynaložené na prodej zboží	2	53 358	63 215	65 149	65 461	65 772	66 084	66 396	66 708	67 020	67 332
+	Obchodní marže	3	4 802	5 689	5 863	5 891	5 920	5 948	5 976	6 004	6 032	6 060
II.	Výkony	4	66 824	78 096	80 024	80 525	81 027	81 531	82 037	82 545	83 055	83 567
II. 1.	Tržby za prodej vlast. výrobků a služeb	5	66 824	78 096	80 024	80 525	81 027	81 531	82 037	82 545	83 055	83 567
B.	Výkonová spotřeba	8	27 965	30 301	30 889	31 634	32 403	33 194	34 009	34 849	35 715	36 608
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	9	4 480	4 920	5 090	5 267	5 450	5 640	5 837	6 041	6 253	6 473
2.	Služby	10	23 485	25 381	25 798	26 367	26 952	27 554	28 172	28 808	29 462	30 135
+	Přidaná hodnota	11	43 661	53 485	54 999	54 782	54 544	54 285	54 004	53 700	53 372	53 019
C.	Osobní náklady	12	18 564	19 693	20 127	20 547	20 976	21 414	21 862	22 318	22 784	23 260
D.	Daně a poplatky	17	500	512	524	536	549	562	576	590	604	619
E.	Odpisy nehm. a hmot. invest. majetku	18	12 000	12 600	9 500	8 500	8 500	8 500	8 500	8 500	8 500	8 500
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.	Ostatní provozní náklady	27	1 348	1 500	1 504	1 508	1 512	1 516	1 521	1 525	1 530	1 534
*	Provozní hospodářský výsledek	30	11 250	19 180	23 344	23 690	23 006	22 292	21 546	20 767	19 954	19 106
X	Výnosové úroky	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N.	Nákladové úroky	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O.	Ostatní finanční náklady	45	250	300	315	331	347	365	383	402	422	443
*	Hosp.výsledek z finančních operací	48	-250	-300	-315	-331	-347	-365	-383	-402	-422	-443
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	49	2 350	3 850	3 956	4 472	4 332	4 185	4 033	3 873	3 706	3 533
Q.1.	splatná	50	3 500	5 000	4 606	4 672	4 532	4 385	4 233	4 073	3 906	3 733
2.	odložená	51	-1 150	-1 150	-650	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200
***	Hosp. výsledek za účetní období	60	8 650	15 030	19 073	18 887	18 327	17 742	17 130	16 492	15 825	15 130
	Hospodářský výsledek před zdaněním	61	11 000	18 880	23 029	23 359	22 659	21 927	21 163	20 364	19 532	18 663
ZDROJE VYTVOŘENÉ PRO INVESTIČNÍ ROZVOJ v tis. Kč (HV před zdaněním - daň z minulého roku + odpisy)			22 000	27 980	27 529	27 254	26 487	25 895	25 277	24 632	23 959	23 256

Dále následuje popis předpokladů na výnosové a nákladové straně, které jsou podkladem pro výše uvedený finanční plán

5.1.1 Předpoklady finančního plánu na straně výnosů

1) Finanční plán pro rok 2013 až 2022 vychází z předpokládaného počtu realizovaných letů leteckých dopravců. Tabulka níže přehledně zobrazuje předpokládané počty odbavených týdenních pravidelných linek a charterových letů v letech 2013 až 2022, které jsou základem pro výpočet dosažených výnosů a k nim přiřazených variabilních nákladů společnosti (viz. základní principy sestavování finančního plánu):

	2013		2014		2015		2016-2022
	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ
MOSKVA - LINEK TÝDNĚ	9	12	12	15	15	15	15
PETROHRAD - LINEK TÝDNĚ	1	2	2	2	2	2	2
CELKEM LINEK TÝDNĚ	10	14	14	17	17	17	17
VÁNOČNÍ LETY RUSKO -CHARTER	40		20		10		10
LETNÍ CHARTERY K MOŘI	100		110		115		+5 ROČNĚ
CELKEM LETŮ ZA ROK	820		978		1009		+5 ROČNĚ

Finanční plán nepočítá s lety všeobecného letectví. Finanční bilance těchto letů je neutrální a nemají tedy podstatný vliv na hospodaření společnosti.

Z důvodu nepředvídatelnosti dále plán neobsahuje ad hoc lety spojené s přepravou carga nebo výcvikem leteckých společností. V případě jejich uskutečnění dochází ke kladnému dopadu do hospodářského výsledku společnosti.

2) Druhou složkou plánovaných výnosů jsou výnosy z pronájmů za obchodní zónu Starý Mateřov a dále za pronajaté prostory v administrativní budově a odletové hale, které vycházejí ze stávajícího stavu a počítají s každoročním navýšováním o předpokládanou inflaci 2%.

5.1.2 Předpoklady finančního plánu na straně nákladů

1) Na straně nákladů společnosti je třeba pokrýt značnou část fixních nákladů, tj. nákladů, které nejsou závislé na objemu realizovaných letů (osobní náklady, odpisy, leasing, energie, pojištění, nájemné, částečně ostraha, opravy, některé další služby, částečně materiál a finanční náklady). Dále následuje popis některých významnějších fixních položek.

Osobní náklady

Největší nákladovou fixní položkou společnosti jsou osobní náklady (mimo dohod o provedení práce tj. brigádníků). Společnost dokáže při současném stavu zaměstnanců pokrýt plánovaný nárůst počtu odbavených cestujících. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením mezd o 2%.

Odpisy a leasing

Odpisy společnosti vyjadřují opotřebení dlouhodobého majetku společnosti. Tento majetek byl pořízen a zaplacen v minulých obdobích a jeho odpisy tedy nejsou peněžními výdaji běžného období. Díky tomu, že odpisy nejsou skutečným výdajem peněz, mohou být významným zdrojem financování podniku.

Největší položkou odpisů jsou odpisy letištní světlotekniky, které dosahují téměř 5 mil. ročně. V průběhu roku 2015 bude světloteknika plně odepsána a nebude tak v dalších letech zatěžovat hospodářský výsledek společnosti. Dalšími významnými položkami jsou odpisy budov a oplocení letiště. V roce 2012 společnost zařadila objekty dokončeného technického zázemí letiště a dále pořídila převážnou část nových letištních prostředků, které byly financovány z navýšení kapitálu v roce 2012. Plán odpisů dále počítá s pořízením letištní techniky v průběhu roku 2013 za 21 mil. Kč, které bude financováno z plánovaného navýšení kapitálu v roce 2013. Odpis této techniky je vzhledem k době používání současného letištního parku plánován na 15 roků.

Podobným případem je finanční leasing, který je vykazován jako běžný provozní náklad, ale ve skutečnosti se jedná o investiční majetek. Pravidelné měsíční splátky jsou v plánu počítány jako běžný provozní výdaj. Dále pak je postupně každý měsíc rozpouštěna do nákladů první zvýšená splátka, která ovšem není peněžním výdajem společnosti (byla již zaplacená v minulém období). Finanční leasing na letištní palivovou cisternu skončí v roce 2014, což se pozitivně projeví v hospodářském výsledku od roku 2014.

Energie

Náklady na energie a stočné v následujících letech vzrostou v důsledku každoročního zvyšování cen energií a skokově díky užívání nových provozních objektů. Náklady na vytápění a spotřebovanou elektřinu u nových objektů je vzhledem k absenci celoroční historie velmi složité kvalifikovaně odhadnout. Jejich skutečná výše se může oproti plánu lišit. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením energií o 3%.

Pojištění jako součást ostatních provozních nákladů

Největší položkou pojištění je pojištění zodpovědnosti provozovatele letiště. Dalšími položkami jsou pak dle významnosti pojištění nového tahače s cisternou, pojištění ostatního vozového parku a živelní pojištění, které po dokončení modernizace letiště skokově vzrostlo díky užívání nových provozních objektů. Dále pak náklady vzrostou v souvislosti s pojištěním nových letištních provozních prostředků. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením nákladů na pojištění o 2-5% dle charakteru pojištěného rizika.

Nájemné jako součást nakupovaných služeb

Společnost si pronajímá obchodní zónu Starý Mateřov, kterou dále pronajímá jednotlivým podnájemníkům. Od roku 2012 byla prodloužena nájemní smlouva s AČR. Další významnou fixní položkou je nájem za užívání letištní odbavovací plochy. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením nájmu o 2%.

Služby

Nejvýznamnější položkou fixních služeb je ostraha letiště Pardubice, která má jak svoji fixní, tak svoji variabilní část, která je závislá na počtu realizovaných letů. Dále plán obsahuje množství nakupovaných služeb od biologické ochrany letiště, obsluhy tepelných rozvodů až po svoz letištního odpadu. Z důvodu opatrnosti počítá plán s navyšováním vybraných služeb 2-3% ročně.

Finanční náklady

V plánu finančních nákladů počítáme z důvodu opatrnosti kurzové ztráty ze směny devizových prostředků.

2) Druhou složkou nákladů jsou pak variabilní náklady, tj. náklady které jsou přímo závislé na počtu realizovaných letů (viz. základní principy sestavování finančního plánu):

Mezi tyto náklady patří náklady na prodané palivo, odvody armádě za použití provozních ploch a řízení letového provozu, platba za dopravu cestujících z terminálu na letištní odbavovací plochu, platba za službu aviation security, osobní náklady (brigádníci) na odbavení, odvody za odbavené pasažéry za pomoci elektronického odbavení. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením vybraných služeb o 2%.

Dále následuje popis finančního plánu pro Variantu II – nový terminál.

5.2 Varianta 2 – nový terminál

Finanční plán společnosti pro následující 10leté období vychází z pozitivních výsledků roku 2012 a dále ze silné poptávky ruských leteckých přepraveců pro rok 2013. Z důvodu opatrnosti finanční plán počítá s rozložením nárůstu poptávaných letů do roků 2013 a 2014. V roce 2015 a 2016 pak počítá oproti stávající variantě nárůst o jeden pravidelný let do Ruska a po dosažení hranice 19 pravidelných linek do Ruska týdně počítáme s ustáleným provozem z této destinace.

Kapacita nového terminálu nám dále umožní odbavit každoročně sérii Vánočních charterových letů z Ruska, kterých v plánu počítáme 50. V plánu dále počítáme s otevřením pravidelných linek na západ. S první linkou počítáme v roce 2015. Druhou linku v roce 2016 a dále pak nová linka každé dva roky.

Finanční plán postavený na těchto předpokladech počítá stejně jako ve stávající variantě v letech 2013 a 2014 výrazný nárůst ziskovosti a tvorbu zdrojů pro investiční rozvoj.

V roce 2015 se již v hospodářském výsledku plně projeví zprovoznění nového odbavovacího terminálu. Provoz v novém odbavovacím terminálu se výrazně promítne jak do výnosové, tak do nákladové stránky hospodaření. Na příjmové straně se pozitivně projeví zejména nárůst cestujících spolu s navýšením poplatku za odbavené cestující a dále příjmy z neleteckých činností tj. nájmy a reklama v nových prostorách.

Na výdajové straně pak počítáme se značným nárůstem nákladů v důsledku vyšší energetické náročnosti nového terminálu a v potřebě nových zaměstnanců. Plán dále počítá s úvěrem na nový terminál ve výši 250 mil. Kč s úrokovou sazbou 3%, splatností 15 let s pravidelnou roční splátkou ve výši 20,942 mil. Kč. Splácení úvěru se tedy znatelně projeví v hospodářských výsledcích s vrcholem v roce 2015 a postupným snižováním v dalších letech.

V hospodářském výsledku se také výrazně projeví odpis nového terminálu, kdy pro účely plánu počítáme s odpisem 15 mil. Kč ročně. Tato částka je velmi hrubým odhadem a může se po pořízení změnit. Konečná výše odpisů ovšem nemá vliv na peněžní tok společnosti, který je zásadním ukazatelem schopnosti společnosti splácet poskytnutý úvěr.

V roce 2015 společnost plánuje vytvořit finanční zdroje použitelné pro splácení úvěru ve výši 27,648 mil. Kč. I přes poměrně nízký plánovaný zisk před zdaněním ve výši 0,6 mil. Kč je společnost schopna v roce 2015 vytvořit dostatečné zdroje pro splácení úvěru. Toho je možné dosáhnout díky vysoké míře odpisů investičního majetku, které nejsou výdajem společnosti a dále díky úrokům z úvěru, které jsou součástí plánované splátky úvěru a je možné je tedy počítat ke zdrojům použitelným pro splácení úvěru. Finanční prostředky, které v daném roce zůstanou společnosti po zaplacení úvěru, je možné použít pro další investiční rozvoj, případně jako finanční polštář do dalších let.

V dalších obdobích již plán počítá s rostoucím ziskem společnosti a tvorbou zdrojů pro investiční rozvoj v závislosti na počtu odbavených komerčních letů a cestujících.

Vzhledem k nízké míře variabilních nákladů spojených s odbavením komerčních letů se každé zvýšení nebo naopak snížení odbavených letů velmi významně promítne do hospodářských výsledků společnosti a tedy i schopnosti splácet úvěr na výstavbu terminálu.

Plán pro období 10 let tj. 2013 až 2022 naleznete níže v podobě časové řady výkazů zisků a ztrát za jednotlivá období:

	plánovaný počet cestujících v daném roce v tis.		145,720	170,060	198,470	215,040	217,970	227,020	228,270	237,320	238,570	247,620
	meziroční nárůst		16,6%	16,7%	16,7%	8,3%	1,4%	4,2%	0,6%	4,0%	0,5%	3,8%
Ozn.	UKAZATEL (TIS. KČ)	č.	PLÁN 2013	PLÁN 2014	PLÁN 2015	PLÁN 2016	PLÁN 2017	PLÁN 2018	PLÁN 2019	PLÁN 2020	PLÁN 2021	PLÁN 2022
	POLOŽKA	ř.										
I.	Tržby za prodej zboží	1	58 160	68 904	79 988	87 400	88 556	92 432	92 772	96 648	96 988	100 864
A.	Náklady vynaložené na prodej zboží	2	53 358	63 215	73 383	80 183	81 244	84 800	85 112	88 668	88 980	92 536
+	Obchodní marže	3	4 802	5 689	6 605	7 217	7 312	7 632	7 660	7 980	8 008	8 328
II.	Výkony	4	66 824	78 096	94 105	101 302	102 724	108 679	109 340	113 131	116 195	120 095
II. 1.	Tržby za prodej vlast. výrobků a služeb	5	66 824	78 096	94 105	101 302	102 724	108 679	109 340	113 131	116 195	120 095
B.	Výkonová spotřeba	8	27 965	30 301	40 315	42 402	43 594	45 273	46 407	48 179	49 393	51 264
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	9	4 480	4 920	13 760	14 203	14 660	15 133	15 622	16 127	16 649	17 189
2.	Služby	10	23 485	25 381	26 555	28 199	28 934	30 140	30 785	32 052	32 743	34 075
+	Přidaná hodnota	11	43 661	53 485	60 395	66 117	66 442	71 038	70 592	72 932	74 810	77 159
C.	Osobní náklady	12	18 564	19 693	24 317	25 192	25 758	26 485	27 034	27 794	28 370	29 167
D.	Daně a poplatky	17	500	512	1 100	1 124	1 148	1 173	1 199	1 225	1 252	1 279
E.	Odpisy nehm. a hmot. invest. majetku	18	12 000	12 600	24 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.	Ostatní provozní náklady	27	1 348	1 500	2 000	2 100	2 160	2 223	2 289	2 359	2 432	2 508
*	Provozní hospodářský výsledek	30	11 250	19 180	8 478	14 201	13 876	17 657	16 571	18 054	19 257	20 706
X	Výnosové úroky	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N.	Nákladové úroky	43	0	0	7 500	7 097	6 681	6 254	5 813	5 359	4 892	4 410
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O.	Ostatní finanční náklady	45	250	300	330	363	399	439	483	531	585	643
*	Hosp. výsledek z finančních operací	48	-250	-300	-7 830	-7 460	-7 081	-6 693	-6 296	-5 891	-5 476	-5 053
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	49	2 350	3 850	-520	1 148	1 159	1 993	1 855	2 233	2 556	2 931
Q.1.	splatná	50	3 500	5 000	130	1 348	1 359	2 193	2 055	2 433	2 756	3 131
2.	odložená	51	-1 150	-1 150	-650	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200
***	Hosp. výsledek za účetní období	60	8 650	15 030	1 168	5 593	5 636	8 971	8 420	9 931	11 225	12 722
	Hospodářský výsledek před zdaněním	61	11 000	18 880	648	6 741	6 795	10 964	10 275	12 164	13 781	15 653

A	DROJE VYTVOŘENÉ PRO INVESTIČNÍ ROZVOJ v tis. Kč (HV před zdaněním - daň z minulého roku + odpisy)	22 000	27 980	20 148	30 111	28 947	33 105	31 582	33 609	34 848	36 396
B	úroky, které jsou součástí splátky úvěru	0	0	7 500	7 097	6 681	6 254	5 813	5 359	4 892	4 410
C=A+B	zdroje použitelné pro splátku úvěru	22 000	27 980	27 648	37 208	35 628	39 359	37 395	38 968	39 740	40 806

D	PRAVIDELNÁ SPLÁTKA ÚVĚRU (250 mil. ,15 let, 3% p.a.)	0	0	20 942	20 942	20 942	20 942	20 942	20 942	20 942	20 942
---	--	---	---	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

E=C-D	ZDROJE PO ZAPLACENÍ ÚVĚRU (ZDROJE PRO DALŠÍ INVESTIČNÍ ROZVOJ) = C-D	22 000	27 980	6 706	16 266	14 687	18 417	16 453	18 026	18 798	19 865
-------	--	--------	--------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Dále následuje popis předpokladů na výnosové a nákladové straně, které jsou podkladem pro výše uvedený finanční plán:

5.2.1 Předpoklady finančního plánu na straně výnosů

1) Finanční plán pro rok 2013 až 2022 vychází z předpokládaného počtu realizovaných letů leteckých dopravců. Tabulka níže přehledně zobrazuje předpokládané počty odbavených týdenních pravidelných linek a charterových letů v letech 2013 až 2022, které jsou základem pro výpočet dosažených výnosů a k nim přiřazených variabilních nákladů společnosti (viz. základní principy sestavování finančního plánu):

	2013		2014		2015		2016		2017		2018	2020	2022
	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ	LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ	ZIMNÍ/LETNÍ
MOSKVA - LINEK TÝDNĚ	9	12	12	15	15	16	16	16	16	16	16	16	16
PETROHRAD - LINEK TÝDNĚ	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
ZÁPAD - LINEK TÝDNĚ					1	1	2	2	2	2	3	4	5
CELKEM LINEK TÝDNĚ	10	14	14	17	18	19	20	21	21	21	22	23	24
VÁNOČNÍ LETY RUSKO - CHARTER	40		20		50		50		50		50		
LETNÍ CHARTERY K MOŘÍ	100		110		115		120		125		+5 ROČNĚ		
CELKEM LETŮ ZA ROK	820		978		1141		1250		1267		1324	1386	1448

Finanční plán nepočítá s lety všeobecného letectví. Finanční bilance těchto letů je neutrální a nemají tedy podstatný vliv na hospodaření společnosti.

Z důvodu nepředvídatelnosti dále plán neobsahuje ad hoc lety spojené s přepravou carga nebo výcvikem leteckých společností. V případě jejich uskutečnění dochází ke kladnému dopadu do hospodářského výsledku společnosti.

2) Druhou složkou plánovaných výnosů jsou výnosy z pronájmů za obchodní zónu Starý Mateřov a dále za pronajaté prostory v administrativní budově, které vycházejí ze stávajícího stavu a počítají s každoročním navýšováním o předpokládanou inflaci 2%.

Nový terminál bude mít významně vyšší potenciál generování příjmů z pronájmů a reklamy oproti stávajícím prostorům. Vzhledem k absenci kvalifikovaného odhadu těchto příjmů počítáme v plánu s velmi umírněnými odhady těchto příjmů.

5.2.2 Předpoklady finančního plánu na straně nákladů

1) Na straně nákladů společnosti je třeba pokrýt značnou část fixních nákladů, tj. nákladů, které nejsou závislé na objemu realizovaných letů (osobní náklady, odpisy, leasing, energie, pojištění, nájemné, částečně ostraha, opravy, některé další služby, částečně materiál a finanční náklady). Dále následuje popis některých významnějších fixních položek.

Osobní náklady

Největší nákladovou fixní položkou společnosti jsou osobní náklady (mimo dohod o provedení práce tj. brigádníků). **V souvislosti s výstavbou nového terminálu počítáme s navýšením pracovníků o 10.** Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením mezd o 2%.

Odpisy a leasing

Odpisy společnosti vyjadřují opotřebení dlouhodobého majetku společnosti. Tento majetek byl pořízen a zaplacen v minulých obdobích a jeho odpisy tedy nejsou peněžními výdaji běžného období. Díky tomu, že odpisy nejsou skutečným výdajem peněz, mohou být významným zdrojem financování podniku.

Největší položkou odpisů jsou odpisy letištní světlotekniky, které dosahují téměř 5 mil. ročně. V průběhu roku 2015 bude světloteknika plně odepsána a nebude tak v dalších letech zatěžovat hospodářský výsledek společnosti. Dalšími významnými

položkami jsou odpisy budov a oplocení letiště. V roce 2012 společnost zařadila objekty dokončeného technického zázemí letiště a dále pořídila převážnou část nových letištních prostředků, které byly financovány z navýšení kapitálu v roce 2012. Plán odpisů dále počítá s pořízením letištní techniky v průběhu roku 2013 za 21 mil. Kč, které bude financováno z plánovaného navýšení kapitálu v roce 2013. Odpis této techniky je vzhledem k době používání současného letištního parku plánován na 15 roků.

Oproti stávající variantě počítá plán s navýšením odpisů o položku odpisu terminálu a s ním spojených staveb ve výši 15 mil. Kč ročně.

Podobným případem je finanční leasing, který je vykazován jako běžný provozní náklad, ale ve skutečnosti se jedná o investiční majetek. Pravidelné měsíční splátky jsou v plánu počítány jako běžný provozní výdaj. Dále pak je postupně každý měsíc rozpouštěna do nákladů první zvýšená splátka, která ovšem není peněžním výdajem společnosti (byla již zaplacená v minulém období). Finanční leasing na letištní palivovou cisternu skončí v roce 2014, což se pozitivně projeví v hospodářském výsledku od roku 2014.

Energie

Náklady na energie a stočné vzrostou skokově oproti stávající variantě, a to v důsledku vyšší energetické náročnosti nového odbavovacího terminálu. Zde počítáme zejména zvýšené náklady na topení oproti stávajícím prostorám a dále v letních měsících náklady na klimatizování prostor. V následujících letech porostou náklady v důsledku každoročního zvyšování cen energií. Náklady na vytápění a spotřebovanou elektřinu u nových objektů je vzhledem k absenci historie velmi složité kvalifikovaně odhadnout. Jejich skutečná výše se může oproti plánu lišit. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením energií o 3%.

Pojištění jako součást ostatních provozních nákladů

Největší položkou pojištění je pojištění zodpovědnosti provozovatele letiště. Dalšími položkami jsou pak dle významnosti pojištění nového tahače s cisternou, pojištění ostatního vozového parku a živelní pojištění, které po dokončení modernizace letiště skokově vzrostlo díky užívání nových provozních objektů. Dále pak náklady vzrostou v souvislosti s pojištěním nových letištních provozních prostředků. **V plánu počítáme oproti stávající variantě s pojištěním nového terminálu.**

Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením nákladů na pojištění o 2-5% dle charakteru pojištěného rizika.

Nájemné jako součást nakupovaných služeb

Společnost si pronajímá obchodní zónu Starý Mateřov, kterou dále pronajímá jednotlivým podnájemníkům. Od roku 2012 byla prodloužena nájemní smlouva s AČR. Další významnou fixní položkou je nájem za užívání letištní odbavovací plochy. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením nájmů o 2%.

Služby

Nejvýznamnější položkou fixních služeb je ostraha letiště Pardubice, která má jak svoji fixní, tak svoji variabilní část, která je závislá na počtu realizovaných letů. **U nákladů na ostrahu počítáme s růstem v souvislosti s hlídáním nového terminálu.** Dále plán obsahuje množství nakupovaných služeb od biologické ochrany

letišť, obsluhy tepelných rozvodů až po svoz letištního odpadu. Z důvodu opatrnosti počítá plán s navyšováním vybraných služeb 2-3% ročně.

Finanční náklady

V plánu finančních nákladů počítáme z důvodu opatrnosti kurzové ztráty ze směny devizových prostředků.

Významnou nákladovou položkou jsou úroky z úvěru na nový terminál. Plán počítá s úrokem 3% z úvěru ve výši 250 mil. Kč s 15letou splatností.

2) Druhou složkou nákladů jsou pak variabilní náklady, tj. náklady které jsou přímo závislé na počtu realizovaných letů (viz. základní principy sestavování finančního plánu):

Mezi tyto náklady patří náklady na prodané palivo, odvody armádě za použití provozních ploch a řízení letového provozu, platba za službu aviation security, osobní náklady (brigádníci) na odbavení, odvody za odbavené pasažéry za pomocí elektronického odbavení. Z důvodu opatrnosti počítá plán s každoročním navýšením vybraných služeb o 2%.

Oproti stávající variantě společnost ušetří značné prostředky na nákladech za dopravu cestujících z terminálu na letištní odbavovací plochu.

Výrazným přínosem do finanční bilance financování výstavby terminálu je získání významnější dotace ve výši např. 100 mil. Kč. Naprosto nezbytnou podmínkou zahájení výstavby však je výstavba přístupové komunikace z jiných prostředků.

6 Možnosti vstupu strategického investora

Představenstvo je přesvědčeno, že EBA a.s. musí být firmou provozující moderní mezinárodní civilní letiště Pardubice s jednoznačně stanoveným termínem zprovoznění nového terminálu a se zajištěnými zdroji financování je výstavby.

Představenstvo společnosti EBA a.s. doporučuje akcionářům hledat strategického investora za těchto předpokladů:

6.1 Podmínky strategického partnerství

- EBA a.s. bude mít do r. 2018 včetně vlastnickou strukturu, která umožní držet městu a kraji společně většinový akciový podíl
- strategický investor vloží do společnosti finanční zdroje ve výši, která společnosti umožní z převážné části financovat výstavbu nového letištního terminálu. Současná výše základního kapitálu 217 mil. Kč umožňuje upsat nové akcie řádově až do této výše. Vzhledem k potenciálu letiště a k očekávané budoucí výnosnosti doporučujeme požadovat od investora prémii ve formě emisního ážia tj. rozdílu mezi nominální a emisní hodnotou akcie. Tato premie bude důležitým parametrem budoucího hodnocení nabídek vstupu investora
- strategický investor (akcionář) převezme veškeré ručení za úvěry, které bude mít EBA a.s. k rozhodnému dni akvizice (den zvýšení základního kapitálu),
- strategický investor bude/může mít i v případě menšinového akciového podílu majoritní zastoupení v představenstvu společnosti, a to v případě, že společnost bude řízena ve strategických záležitostech dozorčí radou („německý model řízení“)
- strategický investor bude mít předkupní právo k akciím města a kraje, které umožní získat majoritní podíl ve společnosti, avšak nejdříve v roce 2019.
- strategický investor musí přinést dostatek nových vlastních zdrojů a dále pak musí doložit schopnost řídit EBA a.s. a garantovat její rozvoj opřený o již úspěšně realizované projekty.

7 Závěr

Předložený strategický finanční plán společnosti jednoznačně ukazuje schopnost společnosti generovat i v dalších letech potřebné finanční prostředky pro bezproblémové zajištění provozu. Ukazuje, že v případě vybudování nového terminálu Jana Kašpara dokáže společnost vygenerovat prostředky i pro financování úvěru na výstavbu tohoto terminálu, a to i přes značný nárůst provozních nákladů. Je však nutné vědět, že v případě, kdy společnost použije na splácení úvěru většinu finančních zdrojů, částečně ztrácí schopnost dalšího investování a může docházet k postupnému snižování schopnosti obnovovat obslužný park, a tedy k poklesu spolehlivosti poskytovaných služeb.

Při zvážení všech okolností je představenstvo společnosti nadále přesvědčeno, že rychlá výstavba nového terminálu je pro další rozvoj společnosti naprosto nezbytná. Nejrychlejší řešení je tedy výstavba terminálu z vlastních zdrojů.

V případě dalšího odkládání výstavby je nutné počítat s možností stagnace a postupně i se snižováním výkonů letiště, a tedy i ke zhoršování ekonomických výsledků. Velmi složité bude také plnit stále se stupňující požadavky na úroveň bezpečnosti odbavovacího procesu.

Představenstvo společnosti je přesvědčeno, že pokud urychleně nedojde k výstavbě nové odbavovací haly, dojde i k znehodnocení stávajících investic do technického zázemí mezinárodního letiště Pardubice.

Ing. Jan Andrlík
Místopředseda představenstva společnosti