

**AVIO-SAOBRAĆAJ U TURBULENCIJAMA:
neki elementi za formiranje vazduhoplovne politike**



Centar za liberalno-demokratske studije

Branislav Krstić i Ljiljana Stepanović
**AVIO-SAOBRAĆAJ U TURBULENCIJAMA:
NEKI ELEMENTI ZA FORMIRANJE VAZDUHOPLOVNE
POLITIKE**

Izdavač:

Centar za liberalno-demokratske studije

Za izdavača:

Zoran Vacić

Recenzenti:

Boris Begović

Vojin Tošić

Likovni urednik:

Zoran M. Blagojević

Štampa:

Goregraf, Beograd

Tiraž:

500 primeraka

ISBN 86-83557-24-3

2004.

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656.7

658.1:656.7(497.11+497.16)

КРСТИЋ, Бранислав

Avio-saobraćaj u turbulencijama : neki elementi
za formiranje vazduhoplovne politike / Branislav Krstić,
Ljiljana Stepanović. – Beograd : Centar za
liberalno-demokratske studije, 2004
(Beograd : Goragraf). – 132 str. : graf. prikazi, tabele ; 24 cm

Tiraž 500. – Objašnjenje nekih skraćenica i pojmova u
avio-saobraćaju: str 130-132. – Bibliografija: str. 128-129

ISBN 86-83557-24-3

1. Степановић, Љиљана

а) Ваздушни саобраћај - Организација

COBISS.SR-ID 114131980

**AVIO-SAOBRAĆAJ U
TURBULENCIJAMA**
neki elementi za formiranje
vazduhoplovne politike

Branislav Krstić
Ljiljana Stepanović

Zahvaljujemo se NMC AMADEUS d.o.o. na podršci
objavljivanju ove knjige.

Sadržaj

Predgovor	7
1. UVOD	
1.1. Uloga u transportnom sistemu i privredni značaj vazdušnog saobraćaja	9
1.2. Uloga države u razvoju vazdušnog saobraćaja i saobraćajna politika	11
1.3. Vazduhoplovna tradicija Srbije – osnova i obaveza za budući razvoj	16
2. OBIM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA I RAZVOJNI TRENDovi	
2.1. U svetu	19
2.2. U Evropi	30
2.3. U Srbiji i okruženju, pre i posle raspada SFRJ	35
3. EVROPSKI AVIO-PREVOZ - STRUKTURA, PROBLEMI, KARAKTERISTIKE	
3.1. Struktura evropskih avio-prevoznika	47
3.2. Aktuelni problemi i tendencije u poslednjih 10 godina	52
3.3. Neke karakteristike pojedinih vrsta avio-prevoza u Evropi ...	59
4. EKONOMIKA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA	
4.1. Troškovi u avio-saobraćaju	77
4.1.1. Vrste troškova i tendencije u promeni strukture	77
4.1.2. Jedinični troškovi AEA kompanija po saobraćajnim oblastima	82
4.1.3. Jedinični troškovi ostalih evropskih prevoznika (regionalni, low cost, čarter)	85
4.2. Trendovi u kretanju jediničnih prihoda (yield)	88
4.3. Profitabilnost avio-saobraćaja	90
5. STANJE TRANSPORTNOG SISTEMA U SRJ I REGIONU	
5.1. Avio-prevoznici u regionu jugoistočne Evrope	94
5.1.1. Avio-prevoznici sa sedištem u Srbiji i Crnoj Gori	94
5.1.2. Avio-prevoznici u ostalim državama na prostoru bivše SFRJ	95
5.1.3. Ostali avio-prevoznici na Balkanu i u okruženju	97
5.2. Postojeći resursi u avio-saobraćaju SCG	99
5.2.1. Flota domaćih avio-prevoznika	99

5.2.2. Rezervacioni sistemi i informaciona tehnologija	100
5.2.3. Značaj aerodroma za razvoj avio-prevoznika	101
5.2.4. Stanje ostalih kapaciteta	102
5.3. Rezultati avio-kompanija u SCG i njihovi razvojni planovi . . .	103
5.3.1. Tržište SCG i njegove promene	104
5.3.2. Razvojni planovi avio-kompanija	105
6. PERSPEKTIVA RAZVOJA I POTREBA DEFINISANJA VAZDUHOPLOVNE POLITIKE I STRATEGIJE	109
7. PRILOZI	115
7.1. Uredba o vazdušnoj plovidbi Kraljevine Srbije iz 1913. godine	116
7.2. Razvoj svetskog redovnog prevoza 1992.-2001. (ICAO)	119
7.3. Učešće regiona u svetskom redovnom prevozu (prema sedištu kompanija)	120
7.4. Struktura vlasništva avio-kompanija AEA	121
7.5. Alijanse avio-kompanija	123
7.6. Profitabilnost po saobraćajnim oblastima u 2000. godini . . .	126
7.7. Međunarodni promet na aerodromima u SRJ (1997.-2001.)	127
8. LITERATURA I IZVORI PODATAKA	128
9. OBJAŠNJENJE SKRAĆENICA I POJMOVA	130

Predgovor

U junu 2002. godine je započeo rad na studiji „Transportation Economic Policies for Serbia“, u organizaciji Centra za liberalno-demokratske studije, uz podršku nekih međunarodnih naučnih i finansijskih institucija. Direktor projekta bio je Dr Boris Begović (potpredsednik CLDS), a u tim za obradu studije su uključeni i nezavisni spoljni saradnici, stručnjaci za pojedine grane saobraćaja. Autorima ove knjige je bila poverena izrada priloga o avio-prevozu (infrastrukturni deo vazdušnog saobraćaja je poseban prilog).

Deo studije koji se odnosi na avio-prevoz završen je u jesen 2002. godine (zbog toga se statistički podaci odnose na period do 2001.). Ovaj prilog, zajedno sa priložima za ostale saobraćajne grane, trebalo je da posluži kao radni materijal i osnova za dalji rad na formulisanju predloga saobraćajno-ekonomske politike zemlje (koji je u zastoju). Kako u taj finalni materijal može biti uključen samo mali deo pripremljene građe, profesor Begović je predložio da se prilog o avio-prevozu objavi kao posebno izdanje CLDS-a. *Amadeus* je preuzeo troškove izdavanja, a autori su sa zahvalnošću prihvatili tu inicijativu i tako je došlo do objavljivanja ove publikacije.

Prvobitni radni materijal je nešto skraćen i delimično restrukturiran radi prilagođavanja novoj svrsi. Naslov („Avio-saobraćaj u turbulencijama“) je odabran sa namerom da se podvuče karakteristika nestabilnosti savremenog poslovanja avio-prevoznika, koja se odvija u ambijentu ubrzanih promena na polju vazduhoplovne i informativne tehnologije, ekonomske i političke globalizacije, geopolitičkih promena (i pratećih pojava oružanih sukoba i terorizma), evolucije tržišnih uslova i zahteva liberalizacije, ograničavanja protekcionizma i jačanja konkurencije. Svedoci smo kriza, raznih oblika saradnje i udruživanja, pa čak i likvidacija nekih avio-kompanija koje su u prošlosti bile pojam solidnosti i predstavljale nacionalni ponos. Ali smo istovremeno i svedoci naglih prodora nekih novih i uspešnog razvoja pojedinih starih avio-kompanija, koje se blagovremeno prilagođavaju novim okolnostima i nalaze prave odgovore zahtevima našeg vremena.

Autori žele da istaknu svoje čvrsto uverenje da će, dugoročno gledano, vazdušni saobraćaj nastaviti svoj uspešan razvoj u decenijama koje dolaze, ali uspeh pojedinačnih kompanija će zavisiti od

njihove mogućnosti i brzine restrukturiranja, kao i od društvene pažnje i državnih mera u skladu sa osmišljenom vazduhoplovnom politikom njihovih zemalja. Naša zemlja ima potencijal za razvoj vazdušnog saobraćaja i bilo bi neodgovorno da se njegova sudbina prepusti stihiji, s obzirom na njegov nesumnjiv društveni i ekonomski značaj u savremenom svetu. Odluke bi morale da se donose na osnovu svestranog razmatranja i u skladu sa osmišljenom vazduhoplovnom politikom koja mora biti usmerena na ostvarivanje realno mogućih društvenih i ekonomskih interesa zemlje. Potrebno je da oni koji su po svojoj funkciji u prilici da posredno ili neposredno učestvuju u odlukama koje utiču na položaj vazdušnog saobraćaja, imaju dovoljno informacija i širok pogled na njegovu kompleksnu problematiku. Autori će biti zadovoljni ako ovaj materijal bude predstavljao makar i najmanji doprinos u tom pravcu.

Beograd, 18.02.2004.

Autori

1. Uvod

1.1. Uloga u transportnom sistemu i privredni značaj vazdušnog saobraćaja

Vazdušni saobraćaj je imao veoma dinamičan razvoj i postao je značajna grana masovnog prevoza. U poslednjih 40 godina prošlog veka on se povećavao prosečnom stopom rasta od blizu 10% godišnje, bez obzira na kraće krizne periode koji su se ciklično ponavljali približno svakih 10 godina (kao posledica ekonomskih i energetskih kriza, ratnih sukoba i terorističkih kampanja). Ako se i ulaskom u zrelije faze razvoja, prosečna godišnja stopa rasta postepeno smanjivala, obim prevoza u poslednjoj dekadi prošlog veka i dalje se povećavao u proseku 6-7% godišnje.

Zahvaljujući ovakvom razvoju u celom periodu posle Drugog svetskog rata, vazdušni saobraćaj je preuzeo značajnu ulogu u svetskom ukupnom saobraćajnom sistemu. U prevozu putnika, na dugim relacijama je ostvario punu dominaciju zamenivši gotovo u potpunosti površinski saobraćaj. U međugradskom prevozu putnika na srednjim i kratkim relacijama, takođe ostvaruje veliko učešće i ono je u stalnom usponu, jer avio-prevoz još uvek raste brže od ostalih saobraćajnih grana kada se posmatraju višegodišnje prosečne stope rasta. Avio-prevoz tereta ostvaruje obiman transportni rad (količina tereta pomnožena sa pređenim putem), naročito na dugim relacijama i njegovo učešće raste u ukupnom prevozu zahvaljujući velikoj prosečnoj relaciji. Oko 40% svetskog industrijskog izvoza, po vrednosti, prevozi se danas avionom.

Vazdušni saobraćaj je danas jedan od transportnih sektora sa najbržim razvojem u svetskoj ekonomiji. Većina prognoza ukazuje da će se u prvoj dekadi 21. veka nastaviti rast vazdušnog saobraćaja sa godišnjim stopama od preko 5%, (skoro dvostruko brže od stope globalnog rasta društvenog proizvoda). To znači da se očekuje dupliranje obima avio-prevoza u narednih 12 do 13 godina. Istina, ove prognoze su uglavnom pravljene pre 11. septembra 2001. (teroristički napadi u SAD), ali to ne znači da će doći do velikih odstupanja u njihovoj realizaciji, gledajući na duži rok. Efekti sadašnje krize na obim saobraćaja u prvih 12 meseci posle 11. sep-

tembra 2001. godine, nešto su veći od pada avio-prevoza u prvoj godini prethodne krize, koja je 10 godina ranije započela ratnim operacijama u Persijskom zalivu. Udruženje IATA¹, koje okuplja 280 redovnih prevoznika širom sveta, očekivalo je početak oporavka u 2003. godini, ali verovatno je da će se izlazak iz krize odložiti bar za godinu dana zbog novog rata sa Irakom i zbog epidemije SARS-a u 2003. godini. Iskustva iz ranijih kriza pokazuju da je avio-prevoz, posle izlaska iz recesije, u narednim godinama imao ubrzan razvoj koji mu je uglavnom omogućavao povratak na dugoročne trendove.

Paralelno sa rastom fizičkog obima, ekonomski značaj avio-prevoza u svetskoj privredi je takođe u stalnom usponu tokom celog perioda posle Drugog svetskog rata. Njegovo učešće u svetskom društvenom proizvodu još u 1990. godini je nadmašilo 1% i dalje je u neprestanom porastu. U 2000. godini je u svetu bilo registrovano blizu 3.000 avio-prevoznika sa 4 miliona zaposlenih i ukupnim prihodom od 360 milijardi US\$.

Puni značaj avio-prevoza se može sagledati kada se imaju u vidu sve delatnosti koje opslužuju vazdušni saobraćaj: avio-prevoznici, aerodromi, ATC² službe, agencije, proizvođači aviona, serviseri, itd. Procenjuje se da je taj širi kompleks aktivnosti svetskog avio-saobraćaja u 2000. godini angažovao 29 miliona zaposlenih i ostvario ukupan promet od 1.500 milijardi US\$. Osim toga, avio-prevoz predstavlja pokretačku snagu i nerazdvojnu komponentu međunarodnog turizma, čiji se doprinos svetskoj ekonomiji procenjuje na 3.500 milijardi US\$, odnosno 12% ukupnog svetskog GDP. Procenjuje se da ceo avio-saobraćaj i od njega zavisne delatnosti (uključujući turizam), angažuju 192 miliona radnih mesta (8% od svetskog totala), imaju promet od 5.000 milijardi US\$ (17% ukupnog GDP) i godišnje investicije od 733 milijarde US\$ (11% od svetskog totala).

Podaci o privrednom značaju avio-prevoza i od njega zavisnih delatnosti, kao i njegova uloga u povezivanju svih zemalja u svetsku zajednicu, objašnjavaju značaj koji se pridaje vazdušnom saobraćaju i formulisanju vazduhoplovne politike na nivou države, regionalnih državnih zajednica (primer EU), kao i Ujedinjenih Nacija, koje su kao jednu od svojih prvih specijalizovanih agencija osnovale ICAO³ (koja je krajem 2000. imala 185 država članica).

¹ IATA – International Air Transport Association – Međunarodno udruženje za vazdušni saobraćaj

² ATC – Air Traffic Control - Kontrola letenja (regulisanje vazdušnog saobraćaja)

³ ICAO – International Civil Aviation Organization – Međunarodna organizacija za civilnu avijaciju.

1.2. Uloga države u razvoju vazdušnog saobraćaja i saobraćajna politika

U većini zemalja sveta, vazdušni saobraćaj se u prošlosti razvijao uz vrlo izraženo učešće države, kako u oblasti infrastrukture (vazdušni putevi i aerodromi) tako i u oblasti avio-prevoza (naročito u delu koji su obavljali nacionalni avio-prevoznici). To se ogledalo u direktnom učešću u kapitalnim ulaganjima za osnivanje i razvoj vazduhoplovnih preduzeća, subvencionisanju neprofitabilnih segmenata poslovanja ili direktnim intervencijama u periodima ekonomskih kriza, kao i u vreme neophodnih organizacionih i strukturnih promena koje je nametao dinamičan tehnološki i ekonomski razvoj avijacije. Posebno je bila izražena briga da se formira razvijena mreža avio-linija koja zemlju povezuje sa svetom, a kroz međunarodne ugovore da se obezbede ravnopravni uslovi za učešće domaćih prevoznika u tom saobraćaju. Naravno, to je državama davalo legitimnu osnovu za učešće u odlučivanju o organizacionom ustrojstvu avio-prevoza, o razvojnim programima i realizaciji pojedinih projekata, o razvoju mreže linija, pa čak i o izboru aviona i druge vazduhoplovne opreme. To objašnjava nacionalni značaj koji se u većini zemalja na državnom nivou pridaje formiranju i sprovođenju vazduhoplovne politike. Pri tome vazduhoplovna politika često obuhvata i širi okvir razvoja civilne avijacije u koji, pored vazdušnog saobraćaja (avio-prevoz, aerodromi, ATC), spada laka avijacija i primena letilica u netransportne svrhe, vazduhoplovna industrija, pa i sportsko vazduhoplovstvo koje predstavlja značajnu osnovu za formiranje vazduhoplovnog duha nacije i regrutovanje kadra za civilnu i vojnu avijaciju.

Svetski vazdušni saobraćaj je odavno izašao iz početne faze razvoja i ekonomski se osamostalio, a direktne državne intervencije su sve manje orijentisane na investicije i subvencije (pogotovo u razvijenim zemljama gde je došlo do konsolidacije vazdušnog saobraćaja). Države su, u okviru svoje vazduhoplovne politike i regulative, ipak nastavile da usmeravaju i kontrolišu izvršenje i razvoj vazdušnog saobraćaja u pogledu bezbednosti, kvaliteta, zaštite potrošača i prirodne sredine. Izgrađuju se mehanizmi kojima se ograničavaju monopoli i određuje adekvatan stepen konkurencije na tržištu, određuju pravila pod kojima se izdaju saobraćajne dozvole na pojedinim segmentima uz definisanje uslova, prava i obaveza prevoznika, obezbeđuje zaštita domaćih prevoznika u međunarodnom saobraćaju na bazi ravnopravnih uslova i reciprociteta, kroz bilateralne i multilateralne međudržavne ugovore. Za formulisanje i sprovođenje vazduhoplovne politike je ovlašćen državni organ (civilne vazduhoplovne vlasti), koji, bez obzira da li ima rang ministarstva ili je deo ministarstva saobraćaja, ima potrebna ovlašćenja i kompetentne službe da bi ovu složenu mater-

iju celovito tretirao u tekućem izvršavanju i usmeravao njen razvoj u skladu sa nacionalnim interesima, vazduhoplovnom politikom i razvojnom strategijom zemlje.

U zavisnosti od procene nacionalnih prioriteta, odnosno tržišnih, ekonomskih i tehničko-eksploatacionih karakteristika saobraćaja, vazduhoplovna politika i regulativa se razlikuju (naročito u pogledu politike odobravanja saobraćajnih prava) ne samo po zemljama i regionima, već i po vrstama avio-prevoza: čarter ili redovni; putnički ili kargo; domaći ili međunarodni; a u okviru redovnog međunarodnog: regionalni, kontinentalni (u našem području evromediteranske linije) i interkontinentalni saobraćaj.

Za kvalitetno uključivanje jedne zemlje u svetski avio-saobraćaj nije dovoljna ponuda adekvatnih vazdušnih puteva i aerodroma. Ovim se samo postaje periferno tržište koje eksploatišu strani avio-prevoznici za dodatno jačanje svojih tranzitnih centara (habova). Optimalna vazduhoplovna politika podrazumeva uravnoteženi razvoj infrastrukture i domaćih avio-prevoznika osposobljenih za ravnopravnu konkurenciju sa stranim kompanijama. Samo se tako postiže stabilnost avio-saobraćaja i kvalitetno uključivanje u svetski sistem vazdušnog transporta, pri čemu se veliki broj svetskih centara uključuje u mrežu direktnog prevoza, a tranzitni tokovi se odvijaju u oba smera (ne samo sa domaćeg tržišta preko stranih centara, već i sa stranih tržišta preko domaćih centara za destinacije u trećim zemljama). Država nastoji da iskoristi sve potencijalne mogućnosti za razvoj sopstvenih avio-prevoznika, ne samo zato što se time obezbeđuje potpunija mreža avio-linija i bolje povezivanje zemlje sa svetom, što ima posrednog uticaja na opšti privredni i društveni razvoj zemlje, već i zbog neposrednog privrednog značaja avio-prevoza i njegovog rastućeg učešća u nacionalnoj ekonomiji i spoljnotrgovinskom bilansu.

Kroz bilateralne ugovore i saobraćajne dozvole države obezbeđuju zaštitu svojih prevoznika u međunarodnom saobraćaju države, pri čemu se insistira na ravnopravnim uslovima u pogledu frekvencije letova, broja tačaka koje se povezuju i izjednačenoj ponudi prevoznog kapaciteta. Ovo se pre svega odnosi na redovni saobraćaj (čarter se mnogo liberalnije razvijao), koji zahteva definisane i stabilne uslove rada u dužem periodu, kako bi mogao ostvariti svoju ulogu u javnom saobraćaju u skladu sa nacionalnim interesima i potrebama korisnika, a da pri tome obezbedi rentabilnost poslovanja. Pri odobravanju saobraćajnih prava stranim prevoznicima, značajnu ulogu ima ne samo vrsta linija (regionalne linije u principu imaju liberalniji tretman od magistralnih), nego i struktura saobraćajnih tokova koji se javljaju na njima. Politika je, po pravilu, liberalnija ako dominiraju lokalna kretanja ili se mogu očekivati tranzitna kretanja koja doprinose jačanju sopstvenih

„*habova*“⁴. Znatno restriktivnija je politika ako se traženi kapacitet ne može opravdati visokim učešćem lokalnih kretanja, a tranzitna kretanja predstavljaju odliv potencijala sopstvenog tržišta preko tuđih *habova* na štetu sopstvenih nacionalnih prevoznika.

Ujednačavanje cena, uslova prevoza i operativnih standarda kroz međunarodno udruženje redovnih prevoznika IATA, u prošlosti je odigralo vrlo veliku i pozitivnu ulogu u formiranju i razvoju ekonomski održive svetske mreže avio-linija i u stvaranju jedinstvenog i kvalitetnog sistema prevoza putnika, robe i pošte u svim segmentima transportnog procesa. To je, na primer, omogućilo da se sa jednom putničkom kartom, kupljenom kod nekog prevoznika, može obaviti i najsloženije putovanje sa mnogo etapa i transfera, uz učešće više prevoznika koji su na svom delu puta u istoj obavezi prema putniku kao inicijalni prevoznik.

Iako je IATA imala elemente međunarodnog kartela zbog jedinstvenog tarifnog sistema (u početku dosta krut a kasnije sve fleksibilniji), redovni avio-saobraćaj je uvek bio niskoprofitabilna industrija, a u vreme recesija je imao i gubitke. Jedan od uzroka niske profitabilnosti je bio brži tempo modernizacije i povećanja ponuđenog prevoznog kapaciteta. Ekspanzija mreže je zahtevala prelivanje profita sa uhodanog dela saobraćaja na nove linije, ili na čitave saobraćajne oblasti koje su u početnim godinama, po pravilu, imale gubitke (cross-subsidy). Ograničenja u samostalnom snižavanju cena u odnosu na jedinstven tarifni sistem IATA, u znatnoj meri su nadoknađivana kroz razne druge oblike konkurencije. Konkurencija se odvijala ne samo sa površinskim saobraćajem (naročito na kratkim relacijama) i sa čarterom (naročito na turističkim destinacijama), nego i između redovnih prevoznika, kroz kvalitet i diverzifikaciju ponuđenih usluga, faktor punjenja i agresivan marketing, a sve više i kroz snižavanje cene prevoza kroz specijalne popuste i dodatne provizije agencijama. Uslov uspešnog razvoja je bila racionalizacija poslovanja i redukcija jediničnih troškova, što je dovodilo do pritiska „jeftinijih“ kompanija na sniženje cene prevoza kroz mehanizme usaglašavanja zajedničkog javnog tarifnog sistema (tarifne konferencije IATA) ili kroz specijalne cene i aranžmane. Kao rezultat svega toga, u poslednjih nekoliko decenija imamo stalni pad cene prevoza za 1 do 2 % godišnje, a prosečan jedinični prihod je pao još brže zbog promene strukture prevoza kroz brži rast segmenata sa nižim cenama. To predstavlja jedan od faktora koji je omogućio brzi porast saobraćaja u dugom periodu.

Masovni prevoz je dostigao nivo koji je omogućio formiranje vrlo velikih i visokoproduktivnih avio-kompanija sa niskim

⁴ Hub – Saobraćajni (tranzitni) centar u sistemu prevoza „Hub and spokes“ (bukvalni prevod - glavčina i paoci).

troškovima poslovanja po jedinici prevoza. To je dovelo do procesa cenovne deregulacije i liberalizacije saobraćajnih prava, koji je započeo početkom 80-tih godina u SAD, a postepeno zahvata Evropu i druge razvijenije saobraćajne oblasti. I pored nekih negativnih efekata koje ovaj proces donosi, jasno je da pojačana konkurencija doprinosi racionalizaciji poslovanja i sniženju cene prevoza, i treba računati sa neminovnim jačanjem ovih tendencija u evoluciji vazduhoplovne politike država i regionalnih zajednica.

Ogroman obim domaćeg i međunarodnog prevoza na tržištu SAD, skoncentrisan na relativno mali broj megaprevoznika, dao je osnova američkoj administraciji da sprovede deregulaciju i liberalizaciju unutrašnjeg redovnog avio-prevoza sa ciljem da poveća konkurenciju. Takođe je izvršen snažan pritisak da se taj proces proširi i na međunarodni saobraćaj, naravno pre svega u zemljama u kojima su najjači saobraćajni tokovi. Taj proces je administracija SAD sprovedla na dosta brz i grub način, smatrajući da je u krajnjem ishodu to u interesu korisnika prevoza i nacionalne ekonomije, bez obzira na izvesne kontroverze i prateće poremećaje, koji su se oglasili pre svega u funkcionisanju jedinstvenog saobraćajnog sistema i redukciji saobraćaja na slabijim i nedovoljno profitabilnim linijama (smanjena mogućnost kompanija za „cross-subsidy“- subvencioniranje slabih linija profitom sa uspešnih linija).

Sa izvesnim zakašnjenjem, pojedine evropske zemlje (prvo Velika Britanija i Holandija, a zatim i neke druge) su krajem 80-ih godina počele da u svoju politiku avio-transporta uvode izvesne elemente liberalizacije saobraćajnih prava i deregulacije cenovnog sistema u redovnom saobraćaju, zavisno od snage i strukture svog tržišta i položaja svojih redovnih i posebno nacionalnih prevoznika. Većina evropskih država prilikom odobravanja saobraćajnih programa stranih prevoznika, u pogledu cena prevoza sada zahteva samo prijavljivanje („fajlovanje“) tarifa koje će se primenjivati, neke čak ni to. Zemlje koje imaju velike avio-kompanije i saobraćajne centre sa visokim učešćem tranzita, postale su liberalnije pri zaključivanju bilateralnih sporazuma i odobravanju saobraćajnih programa stranih kompanija. To se ogleda, pre svega, u pogledu tolerisanja eventualnog debalansa ponuđenih kapaciteta ili čak odobravanja više „deziniranih“ (određenih) prevoznika iz iste zemlje, ako ocene da je to u interesu jačanja tranzita u njihovim „habovima“ i ako je to pokriveno odgovarajućim komercijalnim ugovorima između prevoznika obe zemlje. Naravno, u zavisnosti od nacionalnih interesa, lokalnih uslova i stepena razvijenosti vazdušnog saobraćaja u pojedinim zemljama, vazduhoplovna saobraćajna politika se značajno razlikuje, posebno u pogledu odobravanja saobraćajnih prava domaćim i stranim kompanijama, kao i po vrstama prevoza (unutrašnje linije, regionalne linije, međunarodne linije u evromediteranskoj oblasti, interkontinentalne linije,

čarter letovi i serije, itd). Podrazumeva se da će odobravanje saobraćajnih dozvola za uključivanje novih prevoznika na postojećim domaćim i međunarodnim linijama, bez obzira na liberalizaciju koja treba da obezbedi povećanu konkurenciju, i dalje biti procenjavano sa gledišta saobraćajno-ekonomske situacije na konkretnoj ruti i uslovljavano odgovarajućim obavezama, da bi se sprečio haotični razvoj i da bi se postojeći saobraćaj zaštitio od kratkoročnih „piratskih“ poduhvata („*cream skimming*“ - ubiranje kajmaka“) koji bi mogli da ruiniraju dugoročni razvoj saobraćajnog sistema.

Na nivou institucija EU (kao i ECAC-a⁵ u manjoj meri), u prethodnih 10-15 godina je počela da se formira i usaglašava zajednička politika i regulativa, uz podelu nadležnosti i harmonizaciju delovanja zajedničkih i nacionalnih organa vazduhoplovne vlasti. Proces se odvija u više faza, uz tendenciju jačanja ingerencija zajedničkih organa vlasti. U nekim oblastima, kao što je bezbednost letenja, operativni i tehnički standardi, doneti su zajednički normativi i propisi koji obavezuju sve članice, a razvoj situacije se kreće u pravcu prenošenja ovlašćenja izvršne vlasti na zajedničke upravne organe EU.

U politici saobraćajnih prava, liberalizacija „na evropski način“ se uvodi i usaglašava na odmereniji i suptilniji način nego što je to bilo u SAD, sa mnogo više procenjivanja pozitivnih i negativnih efekata, što je sasvim logično s obzirom da se moraju uvažavati regionalne karakteristike saobraćaja i nacionalni interesi većeg broja zemalja. Pri tome je cilj da se postigne pojačavanje konkurencije u meri koja pogoduje korisnicima usluga, ali ne ugrožava kvalitet i ekonomiju prevoznog sistema, niti vitalne interese pojedinih zemalja. Bitno se razlikuje politika i regulativa koja važi za saobraćaj između zemalja EU, koji sa dostignutim stepenom integracije ovih zemalja dobija karakter unutrašnjeg saobraćaja, od politike prema ostalim evropskim zemljama kao i prema vanevropskim zemljama, gde se još uvek u osnovi zadržava politika reciprociteta i bilateralnih ugovora pojedinačnih država, uz tendenciju da se politika prema pojedinim zemljama ili regionima van EU usaglašava na nivou zajedničkih organa Unije.

Sa liberalizacijom međunarodne razmene i razvojem regionalne saradnje i integracije, dolazi do jačanja konkurencije, do postepene liberalizacije saobraćajnih prava i ujedinjavanja vazduhoplovne regulative i to ne samo na bilateralnoj već i na multilateralnoj i regionalnoj osnovi (primer EU). Privatizacija nacionalnih avio-kompanija u nekim zemaljama je sprovedena ili je u toku (u zavisnosti od toga koliko je jaka i konsolidovana nacionalna

⁵ ECAC – European Civil Aviation Conference – Evropska konferencija za civilno vazduhoplovstvo

ekonomija i vazdušni saobraćaj u okviru toga), ali u većini zemalja je državni kapital većinski i u svakom slučaju još uvek se samo izuzetno dopušta da strani prevoznici steknu značajnije učešće u njihovoj vlasničkoj strukturi. Radi povećanja konkurentnosti, mnoge avio-kompanije se povezuju kroz kapital (u meri koju dozvoljava vazduhoplovna politika države) i još više kroz poslovnu saradnju i udruženu eksploataciju linija i flote, u cilju sniženja troškova i boljeg punjenja (pojava „*alijansi*“ je izraz tih imperativa). Na taj način je reducirana uloga IATA-e u definisanju i kontroli globalnog tarifnog sistema, čime je ona izgubila karakter kartela i zamenjena je sa nekoliko grupacija/alijansi koje su u međusobnoj konkurenciji.

Tendencija globalizacije svetske ekonomije i trgovine ukazuje na potrebu postepene harmonizacije nacionalnih vazduhoplovnih politika i perspektivu globalne regulative avio-saobraćaja. Proces liberalizacije tržišta je nezadrživ, ali se odvija neravnomerno (prostorno i vremenski), jer zavisi od geopolitičkih prilika, privredne strukture i stepena opšte ekonomske razvijenosti pojedinih zemalja i širih regiona u kojima se one nalaze. U okviru tog procesa, većina država u nekim formama ipak nastavlja da štiti svoje nacionalne prevoznike, pokušavajući u međuvremenu da ih prethodno restrukturiraju i osposobe za ravnopravnu konkurenciju, da bi na budućem integrisanom i liberalizovanom tržištu mogli opstati i obezbediti adekvatno učešće u ukupnom prevozu, kao i da bi se obezbedio povoljan položaj zemlje u svetskom sistemu direktnih i tranzitnih avio-saobraćajnih tokova. Ova nastojanja su legitimna, bez obzira što to donekle usporava procese liberalizacije avio-tržišta (kao što se to uostalom dešava i u drugim privrednim oblastima).

1.3. Vazduhoplovna tradicija Srbije – osnov i obaveza za budući razvoj

Srbija, kao i kasnije obe Jugoslavije, ima dugu i bogatu tradiciju u razvoju avijacije u najširem smislu i vazdušnog saobraćaja posebno. Spadamo u mali broj zemalja koje su od samih početaka avijacije bile aktivno uključene u njegov razvoj i primenu u vojne i civilne svrhe. Imali smo ljude sa vizijom koji su, u vreme kada budući značaj avijacije još nije bio prepoznatljiv, a često je bio potencijavan i osporavan, uspevali da promovišu vazduhoplovne ideje i da kreiraju vazduhoplovnu politiku koja nije dozvoljavala zaostajanje za većim i bogatijim državama. Imali smo entuzijaste koji su u vreme nastajanja vazduhoplovstva, krajem devetnaestog i na početku dvadesetog veka, spadali u pionire koji su pravili i

isprobavali leteće naprave. Srpska vojska je među prvima uvela vazduhoplovstvo u svoj sastav i primenila ga u ratne svrhe još u balkanskim ratovima i naravno mnogo više u Prvom svetskom ratu. Srbija je među prvim zemljama u svetu, još pre Prvog svetskog rata, donela Uredbu o vazdušnoj plovidbi, kojom je ozakonila zaštitu suvereniteta svog vazdušnog prostora i regulisala korišćenje vazduhoplova u civilne svrhe.⁶

Vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije se, između dva svetska rata, na svim poljima (aeroklubovi, ratno vazduhoplovstvo, vazdušni saobraćaj, vazduhoplovna industrija, srednje i visoko vazduhoplovno obrazovanje) razvijalo u korak sa tadašnjim dostignućima u najnaprednijim zemljama. Akcionarsko društvo za vazdušni saobraćaj „Aeropot“, formirano 27. juna 1927. godine, sve do Drugog svetskog rata bilo je jedan od značajnijih evropskih avio-prevoznika, održavajući saobraćaj na razvijenoj mreži domaćih i evropskih linija (u to vreme dugolinijski saobraćaj praktično nije ni postojao). U Beogradu i u drugim gradovima Srbije, u tom periodu je radilo nekoliko fabrika aviona i remontnih zavoda, koji su proizvodili i održavali avione i avionske motore za vojnu i civilnu upotrebu, ne samo po licencama najpoznatijih svetskih proizvođača aviona, već i po projektima naših vazduhoplovnih konstruktora.

Zahvaljujući nasleđenoj tradiciji i obrazovanim kadrovima, i pored ratnih razaranja u Drugom svetskom ratu, u novoj Jugoslaviji je brzo obnovljeno napredno vazduhoplovstvo u svim njegovim oblicima (sportsko, saobraćajno, poljoprivredna i laka avijacija, ratno vazduhoplovstvo, vazduhoplovna industrija, školstvo na svim nivoima i sa svim specijalnostima). Jugoslovenski vazdušni saobraćaj je bio integralni deo globalnog svetskog avio-saobraćajnog sistema i zauzimao ugledno mesto u ovom delu sveta po obimu prevoza i savremenosti flote. Jugoslovenska vazduhoplovna industrija je dobila veliki zamah u proizvodnji letilica za potrebe civilnog i vojnog vazduhoplovstva, a uključila se i u kooperantske odnose sa najpoznatijim proizvođačima putničkih aviona (Boeing i Douglas), zahvaljujući narudžbinama koje su naše avio-kompanije imale kod tih firmi (na taj način su se neke naše fabrike, na primer Soko, Utva, Prva petoletka, uključile u svetsku podelu rada). Svedok bogate vazduhoplovne tradicije je svakako i Muzej vazduhoplovstva u Beogradu, koji, po bogatstvu svojih ekspanata i svedočanstava iz stogodišnje istorije našeg vazduhoplovstva, može da se upoređuje sa ustanovama te vrste u zemljama sa najjačom vazduhoplovnom tradicijom.

⁶ U prilogu 7. 1. je dat integralni tekst te Uredbe koja je doneta 18. februara 1913. godine.

Najveći pad u svojoj istoriji, naše vazduhoplovstvo verovatno je doživelo u 90-tim godinama prošlog veka. Međunarodni vazdušni saobraćaj je veći deo tog vremena bio pod embargom, prevoznici su isključeni iz međunarodne saradnje, obustavljen je rad vazduhoplovne industrije, prekinuti izvozni poslovi i kooperacija sa velikim svetskim proizvođačima aviona, napušten je rad na projektima novih vojnih i civilnih aviona. Vazduhoplovni institut u Žarkovu, institucija sa međunarodnim ugledom, praktično je prestao sa radom. Zamrlo je sportsko vazduhoplovstvo. Obuka profesionalnih i saobraćajnih pilota (za naše potrebe i potrebe drugih zemalja) je smanjena, školovanje vazduhoplovnih stručnjaka je nastavljeno, ali uglavnom sa perspektivom zapošljavanja u inostranstvu (danas u Kanadi, SAD i mnogim drugim zemljama širom sveta ima dosta naših vazduhoplovnih i saobraćajnih inženjera, letaća, mehaničara i drugih kvalifikovanih i specijalizovanih vazduhoplovnih stručnjaka, da bi se mogli realizovati i najambiciozniji planovi obnove i razvoja vazduhoplovstva u našoj zemlji u svim domenima).

Uspesi nacionalne vazduhoplovne politike u proteklih sto godina (bez obzira na uspone i padove), stečena tradicija i dostignuti nivo u kadrovskom i materijalnom smislu, obavezuju nas da veoma pažljivo proučimo mogućnosti da se taj potencijal iskoristi na najbolji mogući način kao jedan od resursa za budući razvoj zemlje. Pri tome treba imati u vidu, ne samo direktne efekte vazdušnog saobraćaja kao privredne grane, već i mogućnosti koje se pružaju u drugim privrednim granama, na primer avio-industriji (kroz ugovaranje obnove flote može se olakšati i uključivanje naših proizvođača u kooperantske odnose), kao i posredna uloga koju proliferacija avio-saobraćajne mreže ima u razvoju društva i jačanju uloge zemlje kao regionalnog ekonomskog centra.

U novim ekonomsko-političkim uslovima koji određuju razvoj Srbije i s obzirom na tendencije promena vazdušnog saobraćaja u našem okruženju, Evropi i svetu, potrebne su duboke promene u strukturi i organizaciji našeg avio-prevoza kako bi se on uspešno uklopio u međunarodni sistem avio-prevoza sa najpovoljnijim efektima na ukupni društveni i ekonomski progres. To zahteva definisanje ciljeva u sklopu državne privredne politike u pogledu pokretanja novog ciklusa razvoja u svim vazduhoplovnim domenima, a posebno u saobraćaju, ali i veoma ozbiljan stručan pristup u razmatranju alternativa, da bi se izbegle greške koje mogu značiti propuštanje značajnih mogućnosti i gubitak ranije stečenih pozicija i potencijala ili, u drugoj krajnosti, usvajanje nerealnih projekata koji bi opteretili nacionalnu ekonomiju.

2. OBIM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA I RAZVOJNI TRENDOVI (u svetu, u Evropi i na Balkanu)

2.1. U svetu

U 2000.⁷ godini, avionima je prevezeno ukupno (redovni i čarter saobraćaj) oko 1,8 milijardi putnika na prosečnoj relaciji od 1.830 kilometara i ostvaren je transportni rad od preko 3.300 milijardi putničkih kilometara. U prevozu tereta je ukrvano 38 miliona tona (relativno malo u odnosu na druge saobraćajne grane) ali je, zahvaljujući prosečnoj relaciji od oko 4.000 km, ostvaren transportni rad od 150 milijardi tonskih kilometara. Ukupan transportni rad u avio-prevozu (putnici, roba i pošta zajedno), u 2000. godini je iznosio oko 450 milijardi tonskih kilometara, od čega je u redovnom saobraćaju izvršeno 401 milijarda TKM (89%).

U ukupnom transportnom radu svetskog avio-prevoza u 2000. godini, čarter je učestvovao sa nepunih 9% u prevozu putnika i sa blizu 20% u prevozu tereta. Od 290 milijardi PKM-a ostvarenih u čarteru, 265 milijardi je ostvareno u međunarodnom, a 25 milijardi u domaćem saobraćaju. U tom obimu čarter prevoza, redovni prevoznici su učestvovali sa 55% a specijalizovane čarter kompanije su obavile 45%. Procenjuje se da je u čarter prevozu tereta ostvareno oko 25 milijardi tonskih kilometara.

Redovni saobraćaj ima dominantno učešće u transportnom radu svetskog avio-prevoza (89% u ukupnim realizovanim TKM). U prilogu 7.2. su dati podaci za redovni saobraćaj prema statistici ICAO za period od 1991. do 2001. U okviru redovnog saobraćaja, prevoz putnika predstavlja više od dve trećine ukupnog transportnog rada, a ostatak se odnosi na prevoz tereta.

U transportnom radu od 3.017 milijardi PKM, koliko je realizovano u **redovnom putničkom** saobraćaju 2000. godine, međunarodne linije su učestvovale sa 59% a domaće sa 41%. Domaći

⁷ U analizi obima i strukture saobraćaja najčešće su korišćeni podaci za 2000. godinu, iako je, u vreme kada je knjiga pisana, bila raspoloživa i većina podataka za 2001. Saobraćaj u 2001. godini je bio snažno poremećen terorističkim akcijama od 11. septembra, sa različitim kratkoročnim efektima u pojedinim vrstama prevoza i saobraćajnim oblastima, tako da podaci za 2000. daju verniju sliku o dostignutom obimu i strukturi prevoza u vazdušnom saobraćaju.

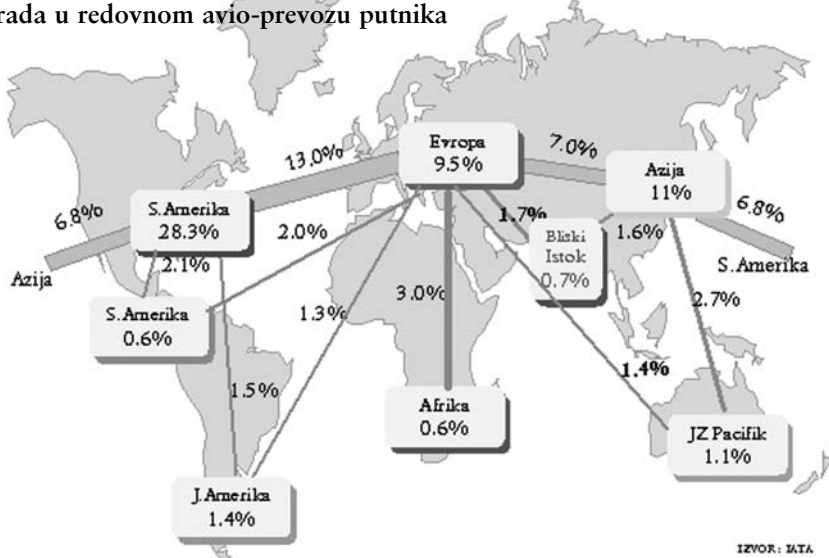
saobraćaj ima ovako visoko učešće u svetskom redovnom saobraćaju zbog ogromnog unutrašnjeg saobraćaja u regionu Severne Amerike (SAD i Kanada), koji zahvaljujući relativno dugim relacijama i velikoj ekonomskoj snazi regiona, predstavlja više od polovine svetskog domaćeg saobraćaja i više od četvrtine ukupnog svetskog prevoza na domaćim i međunarodnim linijama zajedno. Uočljiva je tendencija postepenog smanjivanja učešća domaćeg prevoza (10 godina ranije je učestvovao sa 50%), jer se međunarodni prevoz brže razvija pod uticajem globalizacije međunarodnih odnosa. Ako se posmatra broj putnika (1.656 miliona), učešće domaćeg prevoza je znatno veće – oko dve trećine (zbog razlike u prosečnoj dužini relacije), ali tendencija promene učešća je ista.

Prevoz tereta avionima svoje pune komparativne prednosti dobija na dugim relacijama i zbog toga je učešće međunarodnih linija znatno veće nego kod putničkog prevoza. Od 117.960 miliona TKM robe i 6.050 miliona TKM pošte, ostvarenih u redovnom saobraćaju 2000. godine, međunarodni saobraćaj je učestvovao sa 86% a domaće linije sa 14%. Od 30,1 miliona tona tereta, na međunarodnim linijama je prevezeno 62% a ostatak na domaćim linijama. Da bi se izbegao preveliki obim izlaganja, dalje razmatranje strukture prevoza se uglavnom ograničava na putnički prevoz, kao nesumnjivo dominantan u redovnom vazдушnom saobraćaju.

Struktura redovnog putničkog saobraćaja (Slika 1.) ukazuje na razlike u jačini saobraćajnih tokova unutar 8 saobraćajnih

Slika 1.

Učešće saobraćajnih tokova (PKM) unutar i između saobraćajnih regiona, izraženo u procentima od ukupnog svetskog transportnog rada u redovnom avio-prevozu putnika



oblasti koje prikazuje IATA, kao i između tih oblasti. Na **kratkim i srednjim linijama** (domaće i međunarodne unutar saobraćajnih oblasti), ostvaruje se oko 55% od ukupnog transportnog rada, od toga: Severna Amerika 28%, Azija/jugozapadni Pacifik 12%, Evropa 10%, dok ostale oblasti imaju malo učešće u ukupnom svetskom saobraćaju (1-2%). Na **dugim linijama** (između saobraćajnih oblasti) obavlja se 45% transportnog rada, od toga: između Evrope i Severne Amerike 13%, Evropa-Azija 8%, Severna Amerika-Azija 7%, a sve ostale interkontinentalne rute imaju malo učešće (1-3%). Naravno, ako se posmatra broj putnika umesto transportnog rada, učešće srednjih i kratkih linija je mnogo veće (oko 87%), dok broj interkontinentalnih putnika učestvuje sa manje od 13%.

Kada se obim redovnog prevoza putnika u 2000. godini posmatra **po kompanijama grupisanim prema njihovom sedištu** u šest saobraćajno-geografskih oblasti, dobijaju se podaci prikazani u tabeli **prilog 7.3.** (izvor ICAO). Podaci se odnose na međunarodni i ukupan redovni prevoz izražen u putnicima, putničkim kilometrima i tonskim kilometrima robe i pošte. Takođe su date stope rasta u odnosu na prethodnu godinu, kao i procenat učešća regiona u ukupnom svetskom prevozu. U ovom pregledu je prikazano samo šest saobraćajnih oblasti jer su srednja i južna Amerika spojene u jednu oblast, a takođe Azija i jugozapadni Pacifik (generalno, statistika ICAO prikazuje tih 6 saobraćajnih oblasti, dok IATA deli svet na 8 regiona, ali se u nekim analizama oni sažimaju na 6 regiona radi uporedivosti sa ICAO podacima).

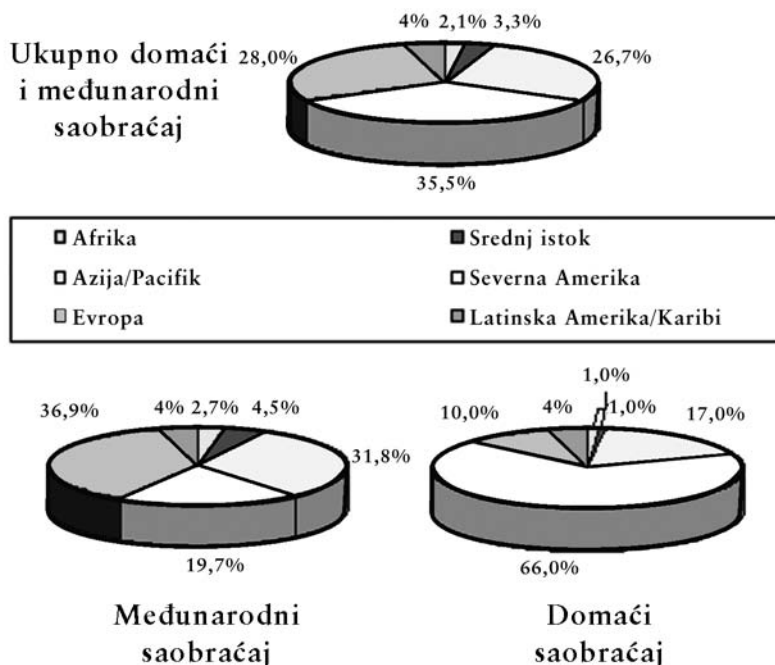
Ako se za upoređenje prevoznika po regionima uzme transportni rad izražen u PKM, najveće učešće imaju prevoznici sa sedištem u Severnoj Americi 39,0%, zatim u Evropi 26,7%, Azija/jugozapadni Pacifik 24,3%, a ostale saobraćajne oblasti imaju malo učešće (2-5%).

Nešto drukčija slika se dobija kada se odvojeno posmatra učešće u međunarodnom i domaćem saobraćaju. U međunarodnom saobraćaju najveće učešće imaju evropske kompanije 38,2%, zatim Azija/Pacifik 29,2%, Severna Amerika 19,9%, a ostale oblasti učestvuju sa 3 do 5%. U domaćem saobraćaju najveće učešće imaju severnoameričke kompanije 66,3%, zatim azijsko/pacifičke 17,3% i evropske 10,1%, a kompanije iz ostalih regiona učestvuju sa 1 do 5%.

Slično učešće kompanija grupisanih po regionima prema njihovom sedištu se dobija i kada se posmatra ukupni transportni rad (realizovani ukupni TKM: putnici, roba i pošta) i to je prikazano grafički na **Slici 2.**

Slika 2.

Učešće transportnog rada (ukupni TKM putnika, robe i pošte) po regionima gde su prevoznici registrovani, za domaći, međunarodni i ukupni saobraćaj (2000. godina).⁸



Učešće kompanija iz pojedinih regiona u ukupnom transportnom radu međunarodnog prevoza, u znatnoj meri se podudara sa učešćem tih regiona u globalnom međunarodnom saobraćaju (kada se uračuna ceo međunarodni prevoz unutar jednog regiona plus polovina prevoza između njega i ostalih regiona). To potvrđuje da je sistem bilateralnih sporazuma i vazduhoplovna politika koju su države vodile radi zaštite svojih avio-kompanija, uglavnom uspevao da obezbedi ravnopravno učešće u međunarodnom prevozu, bar na nivou ukupnog regiona.

To nije uvek slučaj kada se posmatra svaka pojedinačna zemlja, odnosno učešće njene nacionalne kompanije u međunarodnom saobraćaju koji se obavlja na njenom tržištu. Pri tome je učešće u prevozu najčešće približno izjednačeno kada se posmatra broj putnika, jer sistem bilateralnih sporazuma, po pravilu, obezbeđuje reciprocitet i ravnopravnost u ponudi tačaka, frekvencije letova i ponuđenog prevoznog kapaciteta na linijama između dve zemlje.

⁸ Izvor – The World of Civil Aviation 2000, ICAO

Debalans se javlja kada se računa transportni rad u prevozu tih putnika do krajnjih destinacija, jer se veliki broj putovanja ne završava lokalnim prevozom na direktnim letovima, već nastavlja svoje putovanje u tranzitu prema krajnjim destinacijama. Smanjeno učešće u transportnom radu je naročito primetno kod manjih zemalja, čiji prevoznici, zbog slabijih saobraćajnih tokova ili iz nekih drugih razloga, često ne uspevaju da opslužuju dovoljno razgranatu mrežu linija i da se uključe u dugolinijski saobraćaj. Putnike za destinacije sa kojima nemaju direktnu liniju kompanije prevoze do nekog usputnog centra gde ih predaju drugoj kompaniji na dalji prevoz do krajnjeg odredišta, najčešće na osnovu iste karte koja ima poseban kupon za svaku etapu putovanja (*interlajn prevoz*). Čak i kada postoji direktna linija između dve tačke, svi putnici se ne prevoze isključivo sa kompanijama koje su domicilne na ta dva tržišta, jer kompanije iz trećih zemalja nastoje da jedan broj putnika prevezu indirektno u tranzitu preko svojih *habova* (prevoz „šeste slobode“), pri čemu po pravilu odobravaju posebne popuste da bi se kompenzovao smanjeni komfor u odnosu na direktan let. Konkurencija između kompanija za učešće u tom indirektnom prevozu je posebno velika na relacijama na kojima direktni letovi ne postoje ili je frekvencija takvih letova mala.

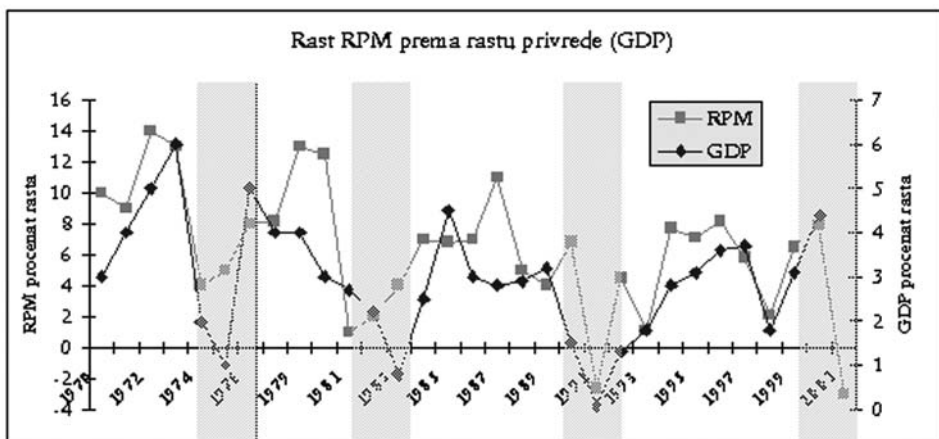
Konkurencija među avio-kompanijama za preraspodelu tranzitnih tokova se zaoštava, naročito kod interkontinentalnog prevoza, ali i na delu kontinentalnih relacija, jer bilateralni sporazumi, posebno u novije vreme, ne vode računa o tranzitu i prevozu „šeste slobode“. Jasno je da u toj konkurenciji prednost imaju kompanije sa velikim potencijalom sopstvenog tržišta, jer im to omogućava razgranatu mrežu sa velikom frekvencijom letova na svojim linijama i formiranje velikih saobraćajnih centara (*habova*) na svojim domicilnim aerodromima, što olakšava redukciju jediničnih troškova i veliko učešće u tranzitnim kretanjima. Ipak, ima i suprotnih primera kada nacionalni prevoznici malih zemalja ostvaruju nesrazmerno veliko učešće u prevozu, zahvaljujući smišljenoj politici prikupljanja tranzitnih tokova sa mnogo šireg tržišta u odnosu na nacionalni prostor. Sa deregulacijom opšteg cenovnog sistema, odlučujući faktor za uspeh kompanije i njeno učešće u prevozu, postaje cena i kvalitet prevoza.

Svetski ekonomski razvoj predstavljao je osnovnu pokretačku snagu za povećanje obima avio-prevoza, a to će se sigurno produžiti i u narednom periodu. Uočljivo je da su u prethodnih trideset godina prosečne godišnje stope rasta avio-prevoza bile približno dvostruko veće od stopa rasta svetskog GDP (Slika 3.).

Iz Slike 3. je takođe očigledno da su se oscilacije do kojih je povremeno dolazilo u stopama rasta svetskog avio-prevoza, dešavale paralelno sa recesijama u svetskoj ekonomiji. Ova međuzavisnost postoji ne samo na globalnom nivou, već i kod pojedinačnih

saobraćajnih oblasti ili zemalja. Zbog toga se obim avio-prevoza brže povećava u saobraćajnim oblastima i zemljama koje su u ekonomskoj ekspanziji i sa visokim stopama rasta GDP, nego tamo gde je već dostignuta „zrelja“ faza ekonomskog razvoja i stope rasta GDP su umerenije. Kao primer se može navesti da avio-prevoz u ekonomski najrazvijenijim oblastima sveta kao što su Severna Amerika i Evropa, kao i severnoatlantska ruta koja ih povezuje, ima nešto sporiji rast od svetskog proseka, kada se ne posmatraju pojedinačne godine već višegodišnji prosek. U regionima koji su u punoj ekonomskoj ekspanziji, kao što je azijsko/pacifički region, avio-prevoz se (kako unutar oblasti tako i na rutama za Evropu i Severnu Ameriku) povećava znatno brže od svetskog proseka.

Slika 3. - Stope rasta PKM (dvostruka razmera) i GDP, za ceo svet (izvor Boeing)



Pored korelacije sa kretanjem GDP, savremene metode prognoziranja uzimaju u obzir i niz drugih faktora koji utiču na obim prevoza. Predviđa se da će u prvoj deceniji 21. veka **avio-prevoz i dalje imati znatno veće stope rasta** nego opšti ekonomski razvoj. Tome doprinosi tehnološki progres (naročito u oblasti proizvodnje aviona i razvoja elektronskih distribucionih sistema⁹), globalizacija saobraćajnog sistema i dalja racionalizacija poslovanja, što daje mogućnost avio-prevoznicima da nastave postepeno snižavanje prosečne cene prevoza, a rastuća konkurencija ih na to primorava. Istovremeno će se povećavati tražnja za prevozom, jer povećanje ličnih primanja to omogućava, a potreba i želja za avio-putovanjima

⁹EDS, Elektronski distribicioni sistemi – nešto detaljnije objašnjenje u tački 3.2. (Problemi i tendencije)

ma je u porastu paralelno sa nastavkom urbanizacije svetske populacije, porastom obrazovanja, povećanjem slobodnog vremena, promenama u stilu života i rastućom potrebom za turističkim aktivnostima.

Opšte je mišljenje da će globalne tehnološke, ekonomske i društvene promene, koje su u toku, imati stimulativan efekat na dalju ekspanziju vazdušnog saobraćaja, ali se postavlja pitanje brzine odvijanja i geografskog rasporeda ovih promena. Većina prognoza rađenih pre 2000. godine slaže se u očekivanju prosečnog rasta od 5 do 6% u narednih 10 godina. To bi predstavljalo nastavak blage digresije prosečnih stopa koja se mogla zapaziti i u prethodnih 40 godina, kada je gotovo svaka dekada imala blago usporavanje prosečnog rasta prevoza u odnosu na prethodnu deceniju. Ipak, sa takvim razvojem, obim avio-prevoza bi u roku od 12 narednih godina dostigao **3 milijarde avio-putnika** i transportni rad od blizu **6.000 milijardi PKM** godišnje.

Kriza avio-prevoza, koja je počela 2001. godine, u velikoj meri će poremetiti ukupne ekonomske rezultate vazdušnog saobraćaja na početku ove decenije. Kriza će izazvati značajne promene u strukturi avio-prevoza i lomove u položaju pojedinih avio-kompanija na tržištu. Ipak, ne treba zaboraviti da je vazdušni saobraćaj u celini pokazao svoju vitalnost prilikom ranijih recesija, koje su se gotovo sa nekom pravilnošću ciklično ponavljale svakih desetak godina i bile prevazilazene u toku naredne 2-3 godine (vidi **Sliku 3.**). Krize su izazivale kratkoročne poremećaje, ali nisu bitno uticale na dugoročnije trendove razvoja, čak su u periodima posle kriza stope rasta bile uvećane. Još nema sigurnijih procena koliko će trajati kriza u kojoj se vazdušni saobraćaj nalazi sada i u kojoj meri će ona uticati na dugoročniji razvoj. Prvobitne procene su ukazivale da kriza neće trajati duže od dve godine, ali je tadašnja pretnja novim ratom u Iraku i pojava epidemije SARS-a krajem 2002. godine ostavljala mogućnost da se može produžiti kriza i na 2003. godinu.

Događaj od 11. septembra 2001. i posledice koje je on izazvao, predstavljaju samo drastično pogoršanje slabijih rezultata, prethodno već nagoveštenih tokom te godine. Znaci privredne stagnacije i ekonomskih teškoća u većini vodećih zemalja, već su bili rezultirali nižim stopama rasta putnika i robe tokom te godine. Nagli pad saobraćaja posle 11. septembra, nije mogao biti istovremeno praćen odgovarajućim smanjenjem ponuđenih kapaciteta, zbog inercije koja je u prirodi poslovanja redovnog saobraćaja. Ovo je izazvalo pad LF¹⁰ (iskorišćenje ponuđenih sedišta ili nosivosti) i povećanje fiksnih troškova po jedinici ostvarenog pre-

¹⁰ LF – load factor – koeficijent iskorišćenja sedišta ili koeficijent iskorišćenja nosivosti (procenat PKM/SKM ili procenat izvršeni TKM/ponuđeni TKM)

voza. Povećanje izdataka za osiguranje i povećanje bezbednosti, dovelo je do velikih finansijskih teškoća koje su uzdrmale celu industriju avio-saobraćaja. Međunarodni avio-prevoznici su za 2001. najavili operativni gubitak od skoro 11 milijardi US\$ (u 2000. su ostvarili operativni profit u gotovo identičnom ukupnom iznosu). Naravno, preduzete su mere za smanjenje troškova i redukciju ponuđenih kapaciteta u periodu do ponovnog oživljavanja tražnje. IATA procenjuje da se na vrhuncu krize saobraćaj obavljao sa 466 aviona manje što je smanjilo i broj zaposlenih za 200.000 (5,4%). Preliminarni rezultati za prvu polovinu 2002. pokazuju lagani oporavak, sa većim iskorišćenjem sedišta, što je pre svega posledica smanjenih kapaciteta.

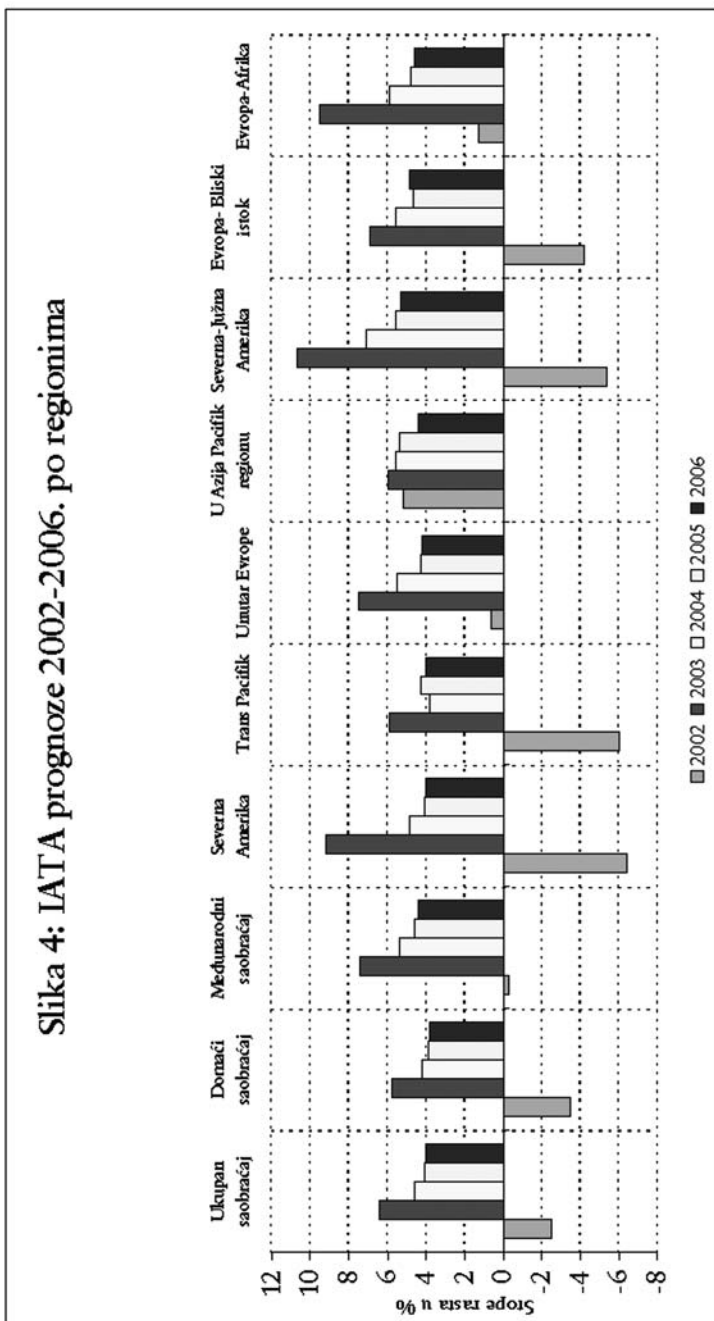
Sadašnja recesija, koja je počela u 2001. godini, pogodila je, pre svega, saobraćaj u regionu Severne Amerike i interkontinentalne rute na Severnom Atlantiku i Pacifiku, a u nešto manjem obimu i avio-prevoz u drugim saobraćajnim oblastima. Najteže posledice krize se osećaju u SAD, gde je obim prevoza smanjen za oko 10%. U nekim geografskim oblastima je zabeležen i porast prevoza. U Evropi je smanjen broj letova u dugolinijskom saobraćaju, naročito na Severnom Atlantiku, što je izazvalo velike poremećaje u kompanijama koje obavljaju veliki obim tog saobraćaja, ali je prevoz putnika unutar Evrope u blagom porastu. Najbolje su se snašli neki manji prevoznici sa specifičnim programom rada i elastičnim poslovanjem, na primer „*low-cost*“ prevoznici koji su postigli veliki porast prevoza.

U celini gledano, podaci IATA pokazuju pad ukupnog prometa od 3% u 2001. godini, za 2002. procenjuju dalji pad od 2,5%, ali se već u 2003. očekuje povećanje od 6,4% i dalji rast u naredne tri godine po godišnjim stopama između 4,0 i 4,6%. Ukoliko se posmatra samo međunarodni saobraćaj, oporavak vazduhoplovne industrije mogao bi biti još brži. Procenjuje se da pad broja putnika u međunarodnom saobraćaju u 2002. godini iznosi -0,3%, dok se u 2003. godini očekuje značajan rast od 7,4%. U naredne tri godine očekuje se rast po stopama između 4,4 i 5,4%. Značajne razlike u procenama za 2002. godinu i prognozama za naredne 4 godine javljaju se po regionima, što je prikazano na Slici 4.

Na prognoziranje stope rasta u periodu 2002.-2006. utiču i sledeće specifičnosti u pojedinim regionima:

- U OKVIRU EVROPE na viši nivo stopa rasta utiče oporavak privrede u bivšim istočnoevropskim zemljama i ubrzani rast „*low-cost*“ prevoznika (prevoznici sa reduciranim servisom, malim troškovima i nižim cenama), a na smanjenje stopa utiče širenje železničke mreže brzih pruga u okviru zapadne Evrope, atraktivnih za putovanja na relacijama manjim od 500 kilometara, kao i usporavanje

Slika 4: IATA prognoze 2002.-2006. po regionima



evropske privrede u 2001. i 2002. godini. Ti faktori određuju IATA prognozu stopa rasta ukupnog prevoza unutar Evrope 2002.-2006. (Slika 4). Neke dugoročnije prognoze predviđaju da će u razvijenim zemljama zapadne Evrope u

periodu 2006.-2010. prosečni rast prevoza iznositi 4,6% godišnje, a u periodu 2010.-2015. 4,4%. U manje razvijenim zemljama u kojima se očekuje brži privredni rast i stope razvoja avio-saobraćaja bile bi daleko veće.

- NA TRŽIŠNOM SEGMENTU EVROPA – SEVERNA AMERIKA očekivana stopa rasta za period 2001.-2005. je bila 4.2%, ali je posle septembarskih terorističkih napada revidirana na prosek od 2.3%. Na povećana kretanja međunarodnih redovnih putnika utiče rast istočnoevropskog saobraćajnog tržišta na ovoj relaciji, naročito rast poljskog, mađarskog i češkog tržišta, a na smanjenje kretanja utiče usporavanje američke i evropske privrede u 2001. i 2002. godini, kao i opasnost od novih terorističkih napada i otvaranja novih ratnih žarišta;
- NA TRŽIŠNOM SEGMENTU EVROPA – AZIJA na povećana kretanja utiče nastavljanje jačanja tržišta jugoistočne Azije i snažan rast Kine, a na smanjenje pad singapurske privrede i smanjena stopa rasta japanskih putnika usled usporenog privrednog rasta;
- NA TRŽIŠNOM SEGMENTU EVROPA – AFRIKA na povećanu tražnju uticaće povratak Libije u međunarodni saobraćaj, kao i ekspanzija saobraćaja između Velike Britanije i južne Afrike, a na smanjenje stopa rasta – racionalisanje ruta evropskih prevoznika.
- NA TRŽIŠNOM SEGMENTU EVROPA – BLISKI ISTOK, za ceo period se predviđa prosečna stopa rasta od 3,6%. Ključna tačka u ovom regionu je Dubai, koji je postao „*hub*“ i kome se prognozira solidan rast. Ukupan saobraćaj ovog regiona je pod snažnim uticajem događaja od 11. septembra, kao i mogućnosti otvaranja novog ratnog žarišta.

Gornje prognoze IATA-e, kao i proizvođača aviona, rađene su pre izbijanja poslednjeg rata u Iraku, mada je ta pretnja već izgledala vrlo realna, tako da je nagoveštavana mogućnost korekcija u tom slučaju. Ipak, očekuje se da će, kao i u ranijim recesijama, životna snaga savremenog društva, svetske ekonomije i avio-prevoza naći mogućnosti da prevladaju krizu i u periodu oporavka dobrim delom nadoknade kratkoročno zaostajanje do koga dolazi. U svakom slučaju, niko ne sumnja da će ukupan obim svetskog redovnog prevoza iz 2000. godine u doglednoj budućnosti biti udvostručen, tj. dostići prevoz od 6.000 milijardi PKM odnosno preko 3 milijarde putnika, ali je moguće da će taj ciklus trajati koju godinu duže od ranijih prognoza koje su predviđale 12 godina.

Tendencije u pogledu daljeg razvoja avio-saobraćaja oko kojih se većina stručnjaka slaže su sledeće:

- Očekuje se smanjenje učešća čarter prevoza u ukupnom saobraćaju, kao posledica deregulacije tarifnog sistema u redovnom saobraćaju (veliki raspon cena i ponuda jeftinih tarifnih klasa), kao i liberalnijeg odobravanja redovnog prevoza čarterašima i ostalim manjim kompanijama (naročito na regionalnim i drugim linijama gde se bitno ne ugrožava poslovanje nacionalnih prevoznika).
- U okviru redovnog saobraćaja, očekuje se i dalje brži rast međunarodnog saobraćaja u odnosu na domaći prevoz (uticaj velikog učešća unutrašnjeg prevoza u SAD koji je dostigao ogroman obim i ne može se dalje povećavati visokim stopama rasta).
- Regionalni saobraćaj, kao i neki drugi specifični oblici prevoza („*seat only*“¹¹, „*low cost*“/ „*no-frills*“ prevoznici¹²) koji popunjavaju nedovoljno opslužene niše na avio-tržištu, nastaviće da se razvijaju brže od prevoza na magistralnim domaćim i međunarodnim linijama, naročito u razvijenijim saobraćajnim oblastima (Severna Amerika i Evropa). Razlog je rastuća potencijalna mogućnost i potreba proliferacije mreže i direktnog povezivanja manjih centara, naročito na kraćim relacijama. Time se istovremeno rasterećuje zagušenost velikih centara („*habova*“), koja je postala ozbiljan problem zbog ograničenja u odobravanju novih „*slotova*“ (planirana vremena poletanja i sletanja aviona) na opterećenim aerodromima i vazдушnim putevima, naročito u špicevima, kao i zbog povećanog kašnjenja aviona koja dostižu razmere koje ugrožavaju kvalitet i ekonomiku prevoza.
- Prevoz tereta na srednjim i dugim linijama će nastaviti da raste po stopama koje su za najmanje jedan procentni poen veće nego kod prevoza putnika. Pri tome će se nešto preko polovine prevoza i dalje ostvarivati u kargo odeljcima putničkih aviona (koji kod novijih tipova imaju veće učešće u kapacitetu aviona), dok će se skoro polovina prevoza ostvarivati rastućom flotom *all cargo*¹³ aviona koja se sastoji od savremenih novih *frejtera* i starijih putničkih aviona konvertovanih u teretne.

¹¹ Seat only – samo sedište (pojedinačni prevoz putnika na čarter letovima za razliku od uobičajene prodaje celog leta agencijama/zakupcima, koji avio-prevoz uključuju u paket-aranžmane)

¹² Low Cost (ili No-frills) Carriers – Prevoznici sa niskim troškovima i cenama prevoza (Koncept avio-prevoza po nižim cenama, baziran na sniženim troškovima, zahvaljujući uprošćenom saobraćajnom programu, unificiranoj floti, pojednostavljenoj eksploataciji i reduciranom servisu).

¹³ All Cargo Aircraft – teretni avioni (za razliku od putničkih aviona koji takođe prevoze teret u kargo odeljcima)

2.2. U Evropi

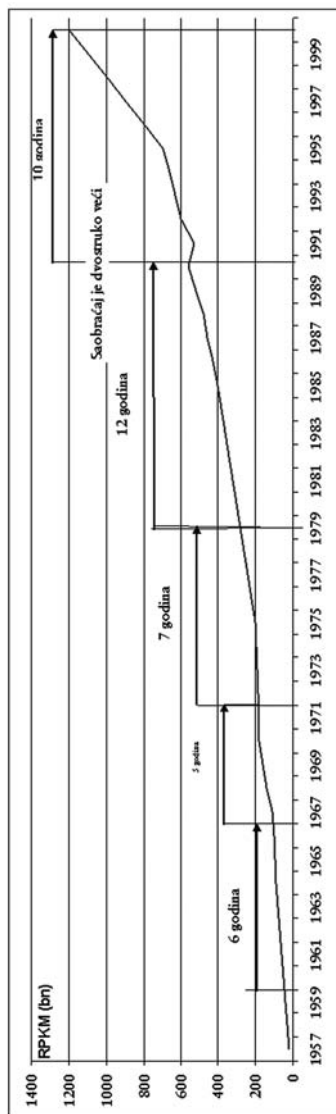
Učešće pojedinih vrsta prevoza, posmatrano po saobraćajnim oblastima Evrope, dosta se razlikuje od svetskog proseka, u zavisnosti od ekonomskih, političkih, geografskih, demografskih i drugih karakteristika regiona.

Za našu zemlju je od posebnog značaja evropsko tržište, koje karakterišu: velika ekonomska moć, relativno gusta naseljenost, ispresecanost gustom mrežom granica pedesetak država koje se nalaze na tom prostoru, veoma razvijeni odnosi između država ovog regiona koje su već uključene u EU ili tome teže, razvijene veze sa drugim kontinentima (ekonomske, političke, kulturne, turističke, istorijske, kolonijalne, emigracija/imigracija). Ove osobnosti su dovele do **odstupanja u strukturi evropskog saobraćaja u odnosu na svetski prosek:**

- Čarter učestvuje u ukupnom evropskom prevozu sa preko 20% (dvostruko više od svetskog proseka), zahvaljujući pre svega velikom obimu aranžmanskog industrijskog turizma između razvijenih evropskih zemalja i mediteranskih destinacija, kao i razvijanju drugih oblika jeftinog prevoza na nekim relacijama, sa formalnim statusom čartera ali i sa elementima redovnog prevoza (radničke i etničke linije, „*seat only*“ prevoz itd).
- U redovnom saobraćaju, domaće linije učestvuju u transportnom radu sa svega 16% (svetski prosek 40%) i u broju putnika sa 39% (svetski prosek 67%), zbog velikog broja relativno malih država u ovom regionu.
- Iz istog razloga, međunarodni prevoz u okviru Evrope ima mnogo veće učešće u ukupnom saobraćaju regiona, nego što je učešće intraregionalnog (kontinentalnog) međunarodnog saobraćaja unutar ostalih saobraćajnih oblasti.
- Interkontinentalni saobraćaj takođe ima veće učešće u evropskom prevozu nego što je učešće ove vrste prevoza u ukupnom svetskom saobraćaju. U stvari, dve trećine ukupnog svetskog interkontinentalnog prevoza u Evropi ima tačku polaska, dolaska ili tranzita. To se može objasniti posebnom atraktivnošću koju Evropa ima kao turistička i poslovna destinacija, kao i njenim istorijskim, kulturnim i etničkim vezama sa svim ostalim kontinentima. (Prema statistici WTO¹⁴, u 2000. godini Evropa je imala 402 miliona međunarodnih dolazaka turista, što iznosi 58% od ukupnih međunarodnih turističkih poseta u svim svetskim regionima).

¹⁴ WTO – World Tourism Organization – Svetska turistička organizacija

Evropsko tržište ima značajnu ulogu i učešće u svetskom redovnom saobraćaju. Više od jedne trećine ukupnog svetskog redovnog avio-prevoza (u 2000. godini 36%, odnosno 1.100 milijardi PKM) uključuje na neki način Evropu, tj. odvija se u okviru Evrope ili između Evrope i drugih saobraćajnih zona. Na Slici 5. je prikazan porast saobraćaja na evropskom tržištu u poslednjih 40 godina (uključen je prevoz svih evropskih i vanevropskih kompanija koji ima tačku polaska ili dolaska ili obe tačke u Evropi). U tom periodu je obim prevoza na ovom tržištu ostvario **pet ciklusa dupliranja**, što znači da je u 2000. godini 32 puta veći nego u 1960.

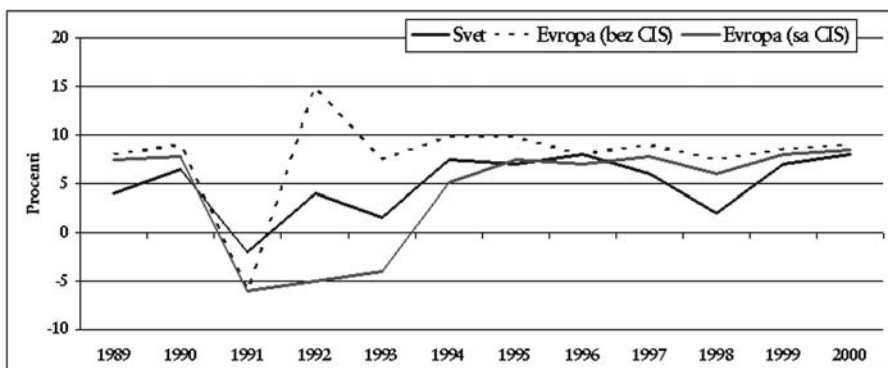


Slika 5. Pet ciklusa dupliranja prevoza u Evropi (milijarde PKM u prevozu iz, za i u okviru Evrope) u poslednjih 40 godina (Izvor: MDC, preuzet iz AEA yearbook 2001)

Posebno je značajno da ovako veliki obim saobraćaja još ne dovodi do veće zasićenosti avio-tržišta i do osetnije smanjene stope rasta, što bi se moglo očekivati da su u značajnoj meri iscrpljene mogućnosti ekspanzije u jednom ekonomski razvijenom području, kakvo je Evropa. Štaviše, poslednji ciklus dupliranja (1990. do 2000. godine) je bio kraći (10 god.) od prethodnog ciklusa koji je trajao 12 godina.

Pri tome je važna činjenica da su stope rasta evropskog saobraćaja u periodu 1990.-2000. bile znatno veće (u većem delu perioda su bile iznad svetskog proseka) kada se iz proseka isključe zemlje bivšeg Sovjetskog Saveza (CIS)¹⁵ koje spadaju u ovo saobraćajno područje. Ove zemlje su zbog teškoća tranzicije imale znatno niže stope rasta avio-prevoza od proseka regiona, naročito u periodu 1991.-1995., i time smanjivale prosečne stope rasta celog regiona na nivo ispod svetskog proseka (vidi Sliku 6.). Očekuje se da će u narednom periodu ove zemlje imati brži razvoj avio-prevoza od onog u razvijenim evropskim zemljama i da će time davati pozitivan impuls avio-prevozu cele saobraćajne oblasti.

Slika 6. Stope rasta evropskog redovnog saobraćaja (PKM-i) u periodu 1989.-2000. godine, sa državama bivšeg Sovjetskog Saveza (CIS) i bez njih, upoređene sa svetskim prosekom (izvor ICAO, World of Civil Aviation 2000, str. 102)



Zbog toga ne iznenađuju prognoze merodavnih institucija koje predviđaju da će evropski saobraćaj, posle recesije u 2001.-2003. godini, u narednom periodu imati solidan rast i da će dostići dvostruki obim prevoza u odnosu na 2000. godinu u narednih 12-15 godina. Posmatrano po saobraćajnim oblastima, natprosečne stope rasta se očekuju u prevozu unutar šireg regiona Evrope, a nešto sporiji rast na rutama za Severnu Ameriku i Bliski istok.

¹⁵ CIS – Commonwealth of Independent States – Zajednica nezavisnih država (bivše sovjetske republike)

U ovom trenutku, usporavajući faktor daljeg razvoja predstavlja propusna moć vazdušnih puteva i velikih aerodroma u Evropi, jer izaziva preveliki obim kašnjenja i ograničava otvaranje novih linija, kao i povećanje frekvencije letova na postojećim linijama. Očekuje se da će vazduhoplovna infrastruktura, sa izvesnim zakašnjenjem, ipak biti osposobljavana da prihvati predviđeni rast saobraćaja jer sazreva politička volja za realizaciju projekta *One Sky Europe*¹⁶, postoje tehnički i ekonomski uslovi za dalje povećanje kapaciteta najopterećenijih aerodroma, a deo priraštaja će apsorbovati i manji aerodromi (koji uglavnom imaju viškove kapaciteta) jer se regionalni saobraćaj razvija brže od opšteg proseka.

Kompanije sa sedištem u evropskoj saobraćajnoj zoni (142 kompanije u 2000. godini) imaju, naravno, najveće učešće na evropskom tržištu. One obavljaju celokupan saobraćaj unutar tog tržišta i približno pola saobraćaja na interkontinentalnim linijama koje povezuju Evropu sa drugim saobraćajnim zonama.

Prema statistici ICAO, evropske avio-kompanije su u 2000. godini imale sledeći obim prevoza u redovnom saobraćaju:

Tabela 1. Redovni prevoz svih evropskih prevoznika prema ICAO statistici (% se odnose na učešće u ukupnom svetskom prevozu odgovarajuće kategorije)

	Domaći	%	međunar.	%	UKUPNI	%
Putnici (hiljade)	165.850	14,9	259.950	48,3	425.800	25,8
PKM (milioni)	125.400	11,3	679.860	38,2	805.260	26,7
TKM tereta (mil)	980	4,9	34.810	33,6	35.790	29,0

Najveći deo evropskog saobraćaja obavljaju članice AEA¹⁷ (Association of European Airlines). To su uglavnom nacionalne kompanije evropskih zemalja (neke od njih su u novije vreme privatizovane, ali je većinski paket akcija ostao u zemlji), kojima su poverena prava iz bilateralnih sporazuma (*designated airlines*). AEA kompanije obavljaju gotovo celokupan saobraćaj koji je definisan međunarodnim bilateralnim sporazumima (interkontinentalni saobraćaj i magistralne linije u evromediteranskoj oblasti), znatan deo domaćeg saobraćaja u evropskim zemljama, mali deo regionalnog saobraćaja i čarter saobraćaja. U ukupnom redovnom saobraćaju (izraženo u PKM) svih evropskih prevoznika, AEA kompanije učestvuju sa 77%, a ako se posmatra samo redovni međunarodni saobraćaj, njihovo učešće se penje na 83%.

¹⁶ „One Sky Europe“ – projekat EU za uspostavljanje jedinstvenog neba i kontrole letenja nad Evropom (realizacija se odvijala sporo zbog problema suvereniteta nad vazdušnim prostorom država).

¹⁷ AEA – Association of European Airlines – Udruženje evropskih prevoznika (sedište u Briselu, okuplja redovne, uglavnom nacionalne avio-kompanije);

Prema podacima AEA, ako se u ponudu redovnog prevoza uključe i čarter kompanije koje publikuju svoje redove letenja i deo kapaciteta nude u javnom prevozu kao „seat only“, učešće u ponudi SKM na intraevropskom tržištu (bez interkontinentalnih linija) u 2000. godini izgleda ovako (izvor – AEA yearbook 2001):

- AEA prevoznici 66%
- Čarter prevoznici sa „seat only“ ponudom 20%
- Ostali prevoznici (uglavnom regionalni) 9%
- „Low Cost“ prevoznici (No-frills carriers) 5%

Najveći uspon u poslednjim godinama su imali „Low Cost“ prevoznici koji, na relacijama na kojima im liberalizovana politika nekih zemalja to dozvoljava, nude jeftiniji prevoz jer imaju manje troškove zahvaljujući uprošćenom saobraćajnom programu, unificiranoj floti, pojednostavljenim eksploatacionim procedurama i reduciranom servisu.

Redovni prevoz AEA kompanija u 2000. godini je prikazan u Tabeli 2.

Tabela 2. Redovni prevoz AEA kompanija u 2000. godini

	Domaći	Evromedi- teranski	Interkon- tinentalni	UKUPNO
PUTNICI (000)	104.898	150.315	53.789	309.002
PKM (milioni)	55.392	162.804	399.457	617.654
TERET TKM (milioni)	269	2.214	30.505	32.988
UKUPNO TKM (milioni)	5.412	17.382	68.510	91.304

Pored redovnog prevoza, AEA kompanije su na čarter letovima prevezle još 7,1 miliona putnika i ostvarile transportni rad od 16.900 miliona PKM u putničkom i 130 miliona TKM u kargo prevozu. To je, međutim, svega oko 11% od onog prevoza koji u Evropi ostvaruju specijalizovani čarter prevoznici, čiji se transportni rad procenjuje na preko 150 milijardi PKM.

Saobraćaj u okviru Evrope nije ravnomerno raspoređen na celom geografskom prostoru područja. U 2001. godini 91% saobraćaja odvijao se u okviru zemalja zapadne Evrope, 8,5% između zemalja zapadne Evrope i zemalja centralne i istočne Evrope i samo 0,5% u okviru zemalja centralne i istočne Evrope. To je svakako nasleđe ranijih političkih podela i ekonomskog zaostajanja zemalja koje su bile pod dominacijom Sovjetskog Saveza, ali očekuje se da će posle tranzicionih teškoća, privredno jačanje ovih zemalja dati novi impuls za razvoj ukupnog evropskog avio-saobraćaja.

To se u velikoj meri odnosi i na saobraćaj između zapadne Evrope i područja jugoistočne Evrope, gde je usled raspada SFRJ i

pratećih ratnih sukoba došlo do drastičnog pada privrednih aktivnosti i ekonomskog potencijala. I ovde se očekuje ubrzani razvoj saobraćaja (unutar regiona i povezivanje sa evropskim centrima), paralelno sa političkom stabilizacijom, restrukturiranjem proizvodnje, prevazilaženjem ekonomskih teškoća i oporavkom privrede posle perioda tranzicije.

2.3. U Srbiji i okruženju (region jugoistočne Evrope) pre i posle raspada SFRJ

Raspad SFRJ i prateći oružani sukobi, prouzrokovali su dramatične geopolitičke i ekonomske promene u celom regionu, a to nije moglo ostati bez drastičnih posledica na stanje vazdušnog saobraćaja. JAT, koji je do 1991. godine bio značajan evropski prevoznik i vodeći u regionu, deset godina kasnije je sveden na jednu petinu ranijeg transportnog rada i zaostao u modernizaciji i prilagođavanju promenama koje su se u tom periodu ubrzano odvijale u vazdušnom saobraćaju Evrope i sveta. U novonastalim državama na prostoru bivše SFRJ pojavio se veliki broj novih avio-kompanija od kojih su neke opstale, a mnoge su propale. Ukupan obim prevoza svih kompanija na prostoru bivše SFRJ, u 2001. godini nije ni pola od onog transportnog rada (PKM) koji je sam JAT imao deset godina ranije, a poređenje je još drastičnije kada se ima u vidu da se u istom tom periodu evropski i svetski avio-prevoz udvostručio. U istom periodu je došlo do značajnih promena u ostalim zemljama jugoistočne Evrope, pri čemu su neke kompanije imale veoma brz razvoj, delimično i zahvaljujući nevoljama koje su pogodile JAT.

Ovakav nesrećni razvoj događaja, u čijem se vrtlogu našao i vazdušni saobraćaj Srbije, još više naglašava potrebu za pronalazanjem najpovoljnijih mogućnosti i puteva za restrukturiranje, revitalizaciju i razvoj njenog avio-prevoza u skladu sa novim realnostima. U tome značajnu ulogu može imati jedna prostudirana i optimalno osmišljena vazduhoplovna politika (sa formiranim institucijama i instrumentima za njeno sprovođenje), kojom bi se na optimalan način mogle iskoristiti mogućnosti koje postoje za oporavak i razvoj vazdušnog saobraćaja Srbije.

Radi boljeg sagledavanja problematike, korisno je da se u kratkim crtama prikaže stanje u avio-prevozu kod nas i u okruženju u 1990. i 2001. godini.

Stanje u 1990. godini

Vazdušni saobraćaj u SFRJ bio je u neprestanom usponu tokom perioda posle Drugog svetskog rata. Zahvaljujući politici

otvaranja prema Zapadu, naročito u ekonomskom smislu, SFRJ je bila u punoj meri uključena u međunarodni vazdušni saobraćaj. Država je ravnopravno saradivala u svetskim i regionalnim vazduhoplovnim organizacijama (ICAO, ECAC i dr.), a prevoznici su posedovali flotu zapadne tehnologije, bili su aktivni članovi odgovarajućih udruženja (IATA, AEA i dr.) i obavljali saobraćaj po međunarodnim standardima i procedurama.

U SFRJ su 1990. godine postojala tri prevoznika koji su bili afirmisani svojim dotadašnjim radom na domaćem i međunarodnom tržištu. Sva tri su posedovala flotu zapadne proizvodnje, što im je obezbeđivalo međunarodnu saradnju i konkurentnost na zapadnom tržištu, gde je najvećim delom bio usmeren njihov saobraćaj.

JAT je bio nacionalni prevoznik, formiran 1947. godine i nasledio je tradiciju predratnog »Aeropot«-a koji je osnovan 1927. godine. Osnovna delatnost je bio redovni prevoz na domaćim i međunarodnim linijama. Čarter mu je bio dodatna delatnost čija je svrha, pre svega, bilo dopunsko korišćenje kapaciteta, kao i uhodavanje nekih novih linija u periodu još neregulisanog redovnog statusa ili neizvesne komercijalne opravdanosti. U bilateralnim ugovorima sa drugim državama, JAT je bio određen prevoznik za eksploataciju dogovorenih međunarodnih linija. Pored domaćih linija koje su povezivale sve aerodrome u Jugoslaviji, JAT je razvio razgranatu mrežu međunarodnih linija u evromediteranskoj oblasti, a od 70-tih godina se uključio i u dugolinijski saobraćaj koji je obuhvatao na severnoatlantskoj ruti veći broj tačaka u SAD i Kanadi, a na istočnoj ruti u Australiji, Aziji i na Srednjem istoku. Cela mreža linija je bila povezana u jedinstven sistem koji je obezbeđivao veze sa svim domaćim aerodromima preko tranzitnih centara u Beogradu i Zagrebu a u manjoj meri i preko Ljubljane. Razvijeni su, takođe, i snažni međunarodni tranzitni tokovi putnika i robe („šesta sloboda“) povezivanjem linija u pravcu istočnih i zapadnih destinacija sa dobrim vezama u oba pravca na Beogradskom aerodromu, koji je počeo da dobija karakteristike tranzitnog centra („haba“).

Aviogenex je formiran kao čarter prevoznik krajem 60-tih godina nabavkom sovjetskih aviona TU-134. Čitava zamisao formiranja nije bila motivisana samo avio-saobraćajnim razlozima. Nabavka sovjetskih aviona je dala snažan podstrek trgovačkim poslovima Genexa u Sovjetskom Savezu, koji je insistirao na uravnoteženju uvoza i izvoza. Istovremeno se to uklapalo u poslovnu orijentaciju Genexa na razvijanje masovnog industrijskog turizma, osnivanjem tuoperatorskih firmi Yugotours (specijalizovanih za jugoslovenske turističke destinacije) u evropskim zemljama sa velikim potencijalom emitivnog turizma. Yugotoursu je bio potreban oslonac na čarter kapacitete u okviru sopstvene kuće, bar za njihove osnovne potrebe. Intenzivan razvoj aranžmanskog tur-

izma zahtevao je velike aviokapacitete, tako da je Yügotours u velikoj meri koristio (pored Aviogenex-a) i čarter kapacitete Inex Adria, JAT-a i stranih kompanija, kao i *alotmane*¹⁸ na JAT-ovim redovnim linijama. Kasnije je Aviogenex izvršio postepenu zamenu flote nabavkom aviona zapadne tehnologije koji su bili ekonomičniji u eksploataciji i prihvatljiviji za Yügotoursovo tržište. Sa JAT-om je Aviogenex do kraja ostao u korektnim odnosima, jer nije ugrožavao njegove linije, ako se izuzme tolerantan nivo prodaje „seat only“ na čarter serijama.

Adria Aviopromet je formirana u 60-tim godinama prošlog veka kao čarter prevoznik. Zbog pogrešne početne poslovne orijentacije (klipni četvoromotorni avioni DC-6, dugolinijski saobraćaj), dospela je u stanje likvidacije. Uz pomoć Interexporta, koji je našao interes u zastupničkim odnosima sa fabrikom Douglas (verovatno i zbog rivalstva sa Genex-om koji je već bio osnovao Aviogenex), avio-kompanija je obnovljena i sa novom flotom aviona DC-9 početkom 70-tih godina nastavila rad u čarter prevozu, pod novim imenom Inex Adria. Krajem 70-tih i naročito tokom 80-tih godina počela je da se uključuje u redovni saobraćaj, prvo na domaćim linijama, a zatim i na nekim nepokrivenim međunarodnim linijama (Tirana i Nikozija, koje je JAT napustio kao nerentabilne), za koje je dobila i dotacije savezne vlade. Najzad, krajem 80-tih godina je uspjela da dobije saglasnost za nekoliko redovnih letova nedeljno na glavnim evropskim destinacijama (London, Pariz, Ciri), koji su u Ljubljani imali priključak na domaće linije sa svim glavnim centrima u SFRJ. U to vreme je u Evropi bilo krajnje neuobičajeno da domaće vazduhoplovne vlasti, za međunarodnu liniju gde već leti jedan domaći prevoznik, izdaju i drugom domaćem prevozniku dozvolu za saobraćaj. Ovakav razvoj događaja nije bio izraz neke promišljene i definisane vazduhoplovne politike na nivou Federacije (on je sigurno imao i izvesne negativne implikacije za razvoj ukupnog avio-saobraćajnog sistema SFRJ), već je bio rezultat višegodišnjeg smišljenog i upornog rada Inex Adria i slovenačkih republičkih institucija, uz političke pritiske koji su postali način odlučivanja o mnogim pitanjima, u zemlji gde su centrifugalne sile uzimale maha. Strane civilne vazduhoplovne vlasti su, sa svoje strane, dale saglasnost za dva paralelna prevoznika iz SFRJ za njihove centre, jer se to uklapalo u interese njihovih nacionalnih prevoznika da sa jugoslovenskog tržišta dobiju dodatne tranzitne tokove u svojim „habovima“, utoliko pre što je konkurencija Beograda počela da se oseća u evropskom i inter-

¹⁸ **Allotment**-Alotman – Određeni broj sedišta na redovnim letovima koji se izdava iz individualne prodaje i rezerviše za posebne namene (primer: prodaje se turopreatoru po dogovorenim cenama i uslovima, za formiranje paket-aranžmana u okviru njegovih turističkih programa).

kontinentalnom tranzitnom saobraćaju. Naravno, to je dovelo do oštre konkurencije sa JAT-om. Istina, Inex Adria nije mogla da ugrozi etablirani položaj JAT-a na tim profitabilnim linijama na kojima je imao veliki obim saobraćaja, ali je oslabila mogućnosti JAT-a da (profitom sa tih linija) subvencionise početne gubitke pri otvaranju novih linija i da povećava, odnosno održava zadovoljavajuću frekvenciju letova na linijama sa slabijim tokovima putnika i robe (interno subvencionisanje linija – *cross-subsidization*).

Krajem 1990. godine svi jugoslovenski prevoznici su koristili u svom saobraćaju **54 aviona** (izvor: World Jet Inventory, year-end 1990.), što ilustruje veliki obim jugoslovenskog avio-saobraćaja pred početak međuetničkih sukoba i raspada zemlje. Po kompanijama i kategorijama aviona, sastav flote je bio:

- JAT je koristio 34 aviona proizvođača Boeing, Douglas i ATR, od toga: 3 turboelisa aviona sa 60-70 sedišta za kratke linije (regionalni saobraćaj), 19 dvomotornih mlaznjaka sa 100-140 sedišta za linije srednje dužine (evromediteranski saobraćaj, Bliski istok, severna Afrika), 8 tromotornih mlaznjaka sa 150-160 sedišta za linije srednje dužine, 4 tromotorna aviona sa 280 sedišta za interkontinentalne linije. Savremeniji deo flote bilo je 9 aviona B-737-300 (za evromediteranski saobraćaj) i 3 aviona ATR (za kratke linije). Svi su oni uvedeni u saobraćaj u drugoj polovini 80-tih godina. Pored toga, naručeni su bili (sa plaćenim avansima) avioni MD-11, koji je trebalo da zamene DC-10 u dugolinijskom saobraćaju (ugovor je kasnije raskinut zbog početka ratnih sukoba i uvođenja sankcija). U razmatranju je bio izbor savremenijih aviona koji bi trebalo da zamene DC-9 i B-727 u evromediteranskom saobraćaju da bi se održala konkurentnost na tržištu kao i da bi se izbegle restrikcije koje je iz ekoloških razloga trebalo progresivno da se pooštavaju za korišćenje ovih aviona u Evropi.
- Aviogenex je za svoj čarter saobraćaj u evromediteranskoj oblasti imao u eksploataciji 10 aviona i to: 3 dvomotorna i 3 tromotorna Boeinga starije generacije i 4 dvomotorna Tupoljeva (TU-134) koji su bili u fazi otuđivanja zbog tehničke i ekonomske zastarelosti, jedan B-727 i jedan B-737 koji su bili dati u zakup (krajem 1990. godine), što je bila redovna praksa u zimskom periodu zbog sezonskog karaktera našeg turizma.
- Inex Adria je imala u eksploataciji 10 dvomotornih aviona za srednje relacije, proizvođači Douglas (više modela) i

Airbus. Najsavremeniji deo flote su bila tri A-320. Jedan DC-9-30 i jedan MD-82 su bili dati u zakup u zimskom periodu 1990/91. Inex Adria bila charter prevoznik, ali je tokom 80-tih godina dosta agresivno i uspešno ulazila i u redovni saobraćaj, prvo na domaćim, a u poslednjim godinama te decenije i na nekim međunarodnim linijama.

Upoređenje JAT-a sa ostalim redovnim i nacionalnim prevoznicima u svetu i Evropi pokazuje da je krajem 80-tih godina prošlog veka JAT po obimu saobraćaja bio rangiran približno u prvoj trećini (31. mesto u svetu) na listi tadašnjih 112 članica IATA i na polovini liste (12. mesto u Evropi) među tadašnjim 21 članom AEA. JAT je bio član IATA (*International Air Transport Association*) od 1961. godine a član AEA (*Association of European Airlines*) od 1971. godine. Aviogenex i Inex Adria su bili članovi međunarodnog udruženja charter prevoznika.

U odnosu na ostale redovne kompanije iz zemalja jugoistočne Evrope, JAT je imao najsavremeniju flotu i najveći obim saobraćaja posle grčkog Olympic Airlines, koji je, zahvaljujući članstvu u EU, razvijenom turizmu i brojnim iseljenicima u Evropi i svetu, razvio veliki obim avio-prevoza i zauzimao 9. mesto među članicama AEA. Bugarska i Rumunija su tek ulazile u period tranzicije i otvaranja prema Zapadu i još nisu imale potencijal na kome bi njihove nacionalne kompanije Balkan i Tarom mogle da razviju veći obim avio-saobraćaja u Evropi i svetu, pogotovo što su raspolagale nedovoljno konkurentnom sovjetskom flotom i tek su počele da uvode savremenije avione zapadne proizvodnje. Mađarski Malev je, prvi iz te grupe kompanija, u 1990. godini već bio član AEA i postigao je veliki napredak u modernizaciji flote i razvoju saobraćaja, ali je njegov obim prevoza u odnosu na JAT predstavljao 38% po broju putnika i svega 28% po realizovanom transportnom radu (PKM).

U **Tabeli 3.** su dati podaci o prevozu članica AEA iz našeg regiona (prema statistici AEA) u 1989. godini. Uključen je i Austrian Airlines kao kompanija iz susedne zemlje koja je izgradila svoj saobraćajni koncept tranzitnog centra između zapadne Evrope i zemalja istočne i jugoistočne Evrope. Bio je to solidan prevoznik, imao je evromediteranski saobraćaj malo veći od JAT-a, u to vreme je tek počeo sa uvođenjem saobraćaja za Severnu Ameriku, a znatan deo domaćeg i regionalnog saobraćaja je prepustio specijalizovanoj kompaniji Tyrolean čiji je bio većinski vlasnik. Njegov ukupan obim prevoza u odnosu na JAT-ov je u toj godini predstavljao 64% po broju putnika i 47% po transportnom radu (PKM).

Tabela 3. – Obim redovnog prevoza AEA kompanija iz jugoistočne Evrope u 1989.

MILIONI PUTNIČKIH KILOMETARA					HILJADE PUTNIKA
	Domaće linije	Evropske linije	Interkont. linije	Ukupno redovni	UKUPNO REDOVNI
JAT	845	1327	2772	4944	3240
AUSTRIAN AIRLINES	394	1560	378	2332	2070
MALEV	211	1168	–	1379	1233
OLYMPIC AIRLINES	1701	2694	3620	8015	6632

Stanje u 2001. godini

Deset godina kasnije, na samom početku 21. veka, situacija je bitno promenjena. Svetski i evropski avio-saobraćaj se po obimu udvostručio, ali je u mnogome izmenio i svoju strukturu, a konkurencija je pooštrena. Još mnogo dramatičnije promene su nastale u jugoistočnoj Evropi.

Na prostoru bivše SFRJ je nastalo više država koje imaju svoje nacionalne avio-kompanije i avio-tržište je isparcelisano. Od **redovnih prevoznika** u Srbiji je ostao JAT sa velikim problemima zbog smanjenog tržišta, unazađen višegodišnjim embargom na saobraćaj i suspenzijom saradnje sa zapadnim zemljama. U Crnoj Gori je osnovan Montenegro Airlines, koji sa svoja 3 aviona Foker 100 obavlja saobraćaj na linijama za Beograd, za neke zapadnoevropske centre i u čarteru. Adria Airways je nastavila svoj razvoj, pokušavajući (sa dosta uspeha) da nadoknadi nestanak SFRJ kao unutrašnjeg tržišta, međunarodnim linijama za Makedoniju, BiH, Prištinu, Tiranu i (u manjoj meri) za centre na srednjem i južnom Jadranu, preko kojih dobija tranzitne putnike za svoje linije ka zapadnoj Evropi. Na ostalom prostoru bivše SFRJ formirani su kao novi redovni IATA prevoznici Croatia Airlines, MAT, Air Bosna i Air Srpska (MAT i Air Srpska se oslanjaju na JAT u pogledu flote i letačko-tehničke saradnje). Sve ove kompanije, osim Air Bosne i Air Srpske, pojavljuju se sa svojim statističkim podacima kao članovi IATA u njenim novijim publikacijama. Članovi AEA su, pored JAT-a, postali još Adria Airways i Croatia Airlines.

Od čarter kompanija i dalje postoji Aviogenex, ali se više bavi iznajmljivanjem aviona (zajedno sa posadom i održavanjem) nego sopstvenim čarter prevozom, zbog drastično smanjenog aranžmanskog turizma u regionu. U Makedoniji je tokom 90-tih bilo osnovano nekoliko čarter prevoznika koji su nestali, a ostale su dve kompanije, od kojih je odlukom vlade Republike Makedonije status redovnog nacionalnog prevoznika dobio MAT, a Avioimpex je ostao kao čarter kompanija, ali sa velikim teškoćama i neizvesnim opstankom. U Hrvatskoj je formiran Air Adriatic, za sada sa malim obimom rada, ali sa potencijalom mogućeg razvoja paralelno sa oporavkom turizma na Jadranu.

Od redovnih kompanija iz susednih država i država bivšeg sovjetskog bloka, u AEA su se u prethodnoj deceniji, pored Maleva i Czech Airlines, učlanili Balkan i Tarom, a krajem 2002. godine i LOT. Većina nacionalnih kompanija istočnoevropskih zemalja je modernizovala svoju flotu i uspešno se razvija (to važi naročito za Malev, Czech Airlines, LOT, pa i Aeroflot). Potencijal njihovih tržišta je u porastu pošto je odmakao proces tranzicije i otvaranja prema zapadnom svetu. U procesu tranzicije su se dešavale i strateške greške. Bugarska je tako ostala bez svoje nacionalne kompanije Balkan, koja je počela da se modernizuje i razvija saobraćaj, učlanila se u AEA, zatim je u procesu privatizacije prodana stranom kupcu i uskoro likvidarana.

JAT je najveći deo prethodne decenije bio pod sankcijama, sa veoma smanjenim obimom saobraćaja i zaustavljen u razvoju svih funkcija. Sada, na smanjenom i ekonomski ruiniranom tržištu, sa viškom kapaciteta i personala, sa organizacijom koja nije prilagođena novim uslovima, sa prevelikom flotom koja je dobrim delom zastarela, ali je delimično još pod dugovima, praktično iz početka razvija svoje uključivanje u svetski saobraćaj koji je u međuvremenu bitno promenjen. Da bi se potencijalne mogućnosti iskoristile na optimalan način, neophodna je osmišljena avio-saobraćajna politika. U periodu sanacije, rekonstrukcije i obnove saobraćaja neophodna je podrška i zaštita države. Nameće se imperativ hitnog restrukturiranja i racionalizacije poslovanja nacionalnog prevoznika i njegovo osposobljavanje za ravnopravnu međunarodnu konkurenciju u uslovima budućeg liberalizovanog tržišta, ali na osnovu dobro promišljenog i odmerenog programa, da bi se u ovoj osetljivoj fazi izbegle greške koje mogu imati dugoročne posledice.

Iz statistike IATA za 2001. godinu može se napraviti sledeći pregled o redovnim kompanijama i njihovom obimu rada, na prostoru bivše SFRJ i u okolnim državama i ti podaci su prezentirani u Tabeli 4.

Tabela 4. Avio-prevoz redovnih kompanija jugoistočne Evrope u 2001. godini

KOMPANIJE	PUTNIČKI KILOMETRI U HILJADAMA			PUTNICI U HILJADAMA
	UKUPNO REDOVNI PREVOZ	MEĐUNAR. LINIJE	DOMAĆE LINIJE	UKUPNO REDOVNI PREVOZ
JAT	831.809	703.012	128.797	995
MONTENEGRO AIRLINES	65.536	47.200	18.336	122
Svega SRJ (SCG)	897.345	750.212	147.133	1.117
ADRIA AIRWAYS	656.688	656.688	–	690
CROATIA AIRLINES	736.819	622.881	113.938	1.064
MACEDONIAN	158.952	158.952	–	117
Svega bivša SFRJ	2.449.804	2.188.733	261.071	2.988
ALBANIAN	82.298	82.298	–	121
BALKAN	–	–	–	–
MALEV	3.146.001	3.146.001	–	2.075
OLYMPIC AIRLINES	8.434.158	7.487.614	946.544	6.128
TAROM	1.841.968	1.805.330	36.638	1.126
Svega komp. jugoist. Evrope	15.954.229	14.709.976	1.244.253	12.438
AUSTRIAN	8.140.423	8.140.423	–	3.609

Kod kompanija sa prostora bivše SFRJ u tabelu nisu uključeni Air Bosna i Air Srpska zato što IATA statistika još ne daje njihove podatke, ali to svakako ne menja bitno zbirne podatke jer se za sada radi o malom obimu prevoza. Prema nezvaničnim podacima, Air Srpska je u 2001. prevezla 16,5 hiljada putnika, a ni Air Bosna nije imala veliki obim saobraćaja.

Iako Austrija formalno ne spada u region jugoistočne Evrope, na kraju tabele su dati podaci za njenu nacionalnu kompaniju. Austrian Airlines je mnogo godina izgrađivao svoju poslovnu politiku specijaliste za istočnu i jugoistočnu Evropu i razvijao svoju mrežu i saobraćajni sistem sa ciljem da obuhvati što veći deo tranzitnih tokova, u početku u okviru Evrope a kasnije i u dugolinijskom saobraćaju. Kao što se vidi iz Tabele 4., AUA u 2001. ima 3,5 puta veći transportni rad nego u 1989. (Tabela 3.). Ako pravimo poređenje sa kompanijama na prostoru bivše SFRJ, AUA u 2001. ima 3,3 puta veći transportni rad od svih kompanija sa prostora bivše SFRJ zajedno, a takođe ima i veći broj putnika, dok je u

1989. imala obim od približno pola JAT-ovog saobraćaja. Razlika bi bila još veća kada bi se u podatke o prevozu AUA uključile ostale kompanije koje spadaju u Austrien Airlines Group (Tyrolean, Rheintalflug, Lauda-Air) koje su u većinskom vlasništvu AUA, ali njihov prevoz nije sadržan u statistici AUA. One prevoze veliki broj putnika naročito na regionalnim i domaćim linijama koje im je AUA gotovo u potpunosti prepustila (u podacima za 1989. godinu – Tabela 3. – sadržan je domaći i regionalni saobraćaj, jer ga je u to vreme AUA još uvek obavljala). Ovakav razvoj AUA je primer (ima još takvih primera) da se dugoročnom razvojnom vizijom i doslednom koncepcijom poslovne politike avio-prevoznika, uz podršku promišljene saobraćajne politike države i njihovim doslednim sprovođenjem u dužem periodu, mogu postići veliki rezultati.

Kada se uporede podaci o redovnom saobraćaju u 1989. i 2001. godini za kompanije sa prostora bivše SFRJ i iz njenog okruženja, dobija se predstava o promenama koje su nastale u redovnom saobraćaju. U 1989. godini JAT je imao učešće od 1,8% u ukupnom transportnom radu AEA prevoznika, a u 2001. je transportni rad svih redovnih prevoznika sa prostora bivše SFRJ iznosio svega 0,4% od AEA prevoznika, odnosno manje od 0,3% svih IATA prevoznika u Evropi.

Na većem delu prostora bivše SFRJ oružani sukobi su drastično ruinirali ekonomske i političke odnose, što je smanjilo i obim avio-prevoza. Ukupni transportni rad svih pet redovnih IATA kompanija sa prostora bivše SFRJ, u 2001. godini predstavlja približno 50% od PKM koji je JAT sam ostvario 1989. u redovnom prevozu. Ako uzmemo u obzir i redovni prevoz koji je u 1989. imala Adria Airways, pad obima prevoza je još veći. Po broju prevezenih putnika, sadašnji prevoz ima veći indeks (oko 80%) u odnosu na index PKM, što je posledica promene strukture saobraćaja. Interkontinentalni saobraćaj je imao veliko učešće u prevozu JAT-a 1989. godine (mnogo više u PKM nego u broju putnika), a sada ga ne obavlja ni jedan prevoznik sa prostora bivše SFRJ. Domaći saobraćaj, koji je u 1989. takođe imao značajno učešće u transportnom radu i naročito u broju putnika, sada je ograničen na mali broj relacija unutar Srbije i Crne Gore, odnosno Hrvatske. Linije između ranijih republika su veoma reducirane i međunarodni regionalni saobraćaj, koji bi trebao da ispuni tu prazninu, još je u povoju. Linije svih nacionalnih prevoznika novostvorenih država ka evropskim destinacijama dobile su naglašeniji karakter „fidera“ (priključnih linija) za velike evropske prevoznike u njihovim „habovima“. Međunarodni tranzit koji je ranije bio u snažnom usponu, naročito u Beogradu, sada je drastično smanjen.

U tom istom periodu, od 1989. do 2001. godine, AEA kompanije su povećale transportni rad za 112% (index 212), ukupni prevoz svih evropskih IATA prevoznika je imao još brži porast, a

prevoznici iz našeg susedstva su takođe imali veliki uspon. Malev je povećao svoj transportni rad za 130% i broj putnika za 70% (uključio se u dugolinijski saobraćaj, što mu je povećavalo transportni rad znatno brže od broja putnika). Austrian Airlines je nastavio snažan razvoj svojih evropskih linija i uključio se u interkontinentalni saobraćaj, tako da je povećao transportni rad za 250%, a broj putnika za 75%. Olympic Airlines je u cilju ekonomske konsolidacije prestrukturiran uz pomoć grčke vlade i EU, pa je veliki deo domaćeg saobraćaja prepustio specijalizovanim prevoznicima, ali međunarodni prevoz je u ovom periodu ipak povećan za 20% u PKM i za 45% u broju putnika. Jedino je Balkan doživeo potpuni krah (posle početnih uspeha u modernizaciji poslovanja), zbog nepromišljene odluke Bugarske vlade da u okviru privatizacije privrede proda i nacionalnu avio-kompaniju stranom kupcu. Ostale istočnoevropske kompanije u poslednjim godinama imaju uspešan i ubrzan razvoj, naročito Czech Airlines i LOT.

Čarter prevoz na prostoru bivše SFRJ takođe je bio u velikom padu, kako kod redovnih prevoznika tako i kod specijalizovanih čarteraša. Statistika IATA prikazuje za svoje članove i podatke o čarter prevozu koji redovne kompanije ostvaruju kao dopunski rad. Redovni prevoznici sa prostora bivše SFRJ u 2001. godini su ostvarili u čarteru svega 265 miliona PKM (1,5% od čarter prevoza AEA prevoznika), od čega je JAT imao 54, Montenegro Airlines 4, Adria Airways 133, Croatia Airlines 185 i MAT 9 miliona PKM. Radi poređenja se može navesti podatak da je u 2001. godini Malev u čarteru ostvario 348 miliona PKM, iako Mađarska nema posebno atraktivne turističke destinacije.

Da bi se dobila potpunija slika o smanjenju čarter prevoza na našem prostoru, trebalo bi prikazati i prevoz specijalizovanih čarter kompanija na prostoru bivše SFJ i u Evropi. Prema procenjenim podacima, ukupni čarter prevoz u svim državama bivše SFRJ je imao čak i veće smanjenje nego redovni saobraćaj, što je i logično s obzirom na gotovo potpunu obustavu međunarodnog turizma u većem delu tog perioda. Za to vreme je obim čartera u Evropi nastavio svoj rast. Oporavak čarter prevoza na prostoru bivše SFRJ i Srbije i Crne Gore očito je uslovljen punim povratkom međunarodnog turizma u ovaj region.

Sa započetim procesom sređivanja političkih i ekonomskih prilika u jugoistočnoj Evropi, naročito posle promena u Hrvatskoj i Srbiji krajem 2000. godine, **obim avio-saobraćaja je u osetnom porastu** kod svih kompanija na prostoru bivše SFRJ, sa godišnjim stopama koje daleko nadmašuju evropski proseki. U 2001. je Adria Airways imala stopu rasta 17% a Croatia Airlines 15% u odnosu na 2000. godinu Croatia Airlines je dodatni impuls dobila obnavljanjem turizma, koji je u prethodnim godinama bio veoma smanjen jer se ceo prostor Balkana smatrao nesigurnim područjem.

Adria Airways u prethodnom periodu nije bila pogođena ekonomskom recesijom na svom bogatom ali malom tržištu i ne bi mogla imati visoke godišnje stope rasta da nije razvila snažne tranzitne tokove u Ljubljani, povezujući svoje linije ka zapadnoj Evropi sa linijama ka balkanskim centrima koji nemaju dovoljno frekventne direktne letove ka Evropi (Skoplje, Ohrid, Tirana, Sarajevo, Split, a posle kosovske krize i Priština koja je po broju putnika postala jedna od najjačih linija ovog prevoznika).

Montenegro Airlines je relativno skoro osnovan i nalazi se u početnom brzom razvoju, što je potencirano i političkim razlozima afirmacije crnogorske države (kompanija je akcionarsko društvo sa 99% državnog kapitala). U 2002. godini očekuju da će prevesti 180 hiljada putnika, što bi bio porast od 50% u odnosu na prethodnu godinu.

JAT je imao snažan porast međunarodnog saobraćaja u poslednje dve godine u odnosu na veoma reduciran obim u prethodnom periodu, što je rezultat ubrzanog sređivanja odnosa sa zapadnim zemljama. Istovremeno je vršio prestrukturiranje mreže u cilju poboljšanja rentabilnosti poslovanja. Na evromediteranskim linijama u 2001. je imao porast transportnog rada od 47% u odnosu na prethodnu godinu, a u 2002. se očekuje daljih 20% rasta uz istovremeno povećanje iskorišćenja sedišta (brži porast ostvarenih u odnosu na ponuđene PKM). Početkom 2001. je ukinuta jedina duga linija (za Peking) zbog nerentabilnosti. Domaći saobraćaj je smanjen u 2001. za 20% (u 2002. dolazi do daljeg smanjenja), zbog prebacivanja kapaciteta na profitabilnije međunarodne linije, kao i zbog višekratnog povećanja cena i njihovog približavanja ekonomskoj ceni prevoza, koja je previsoka za sadašnji standard naših građana. Čarter prevoz ima vrlo veliki rast, ali na maloj osnovi (još uvek nema masovnog receptivnog turizma). Ukupan saobraćaj je u umerenom porastu ali uz istovremenu promenu strukture, povećanje LF (iskorišćenje sedišta) i sa tendencijom poboljšanja finansijskih rezultata.

Aviogenex se bori za preživljavanje u uslovima koji su za njega kao čarteraša izuzetno nepovoljni. Receptivno čarter tržište ni u svom teritorijalno smanjenom obliku nije još aktivirano, Yūgoturske turopertorske firme u inostranstvu (koje su bile glavni korisnici njihovih kapaciteta) nisu obnovljene, raspoloživa flota je zastarela i ne može da leti u zapadnu Evropu (pooštreni ekološki standardi). Glavna delatnost je iznajmljivanje aviona sa posadama i tehničkim održavanjem, u zemljama (uglavnom afričkim) gde njihovi avioni nemaju restrikcije letenja, ali to ne može biti dugoročna perspektiva firme.

Prema očekivanom razvoju opšte političke i ekonomske situacije u našoj zemlji, a imajući u vidu nisku osnovu na koju je sveden naš avio-prevoz, kao i primere razvoja avio-prevoza u okolnim

zemljama koje su više napredovale u procesu tranzicije, može se prognozirati da će naš avio-saobraćaj imati natprosečne godišnje stope rasta u narednom periodu. JAT-ovi stručnjaci predviđaju da bi u 2006. godini kompanija mogla prevesti u redovnom saobraćaju 1,5 milion putnika a u 2010. dva miliona putnika. Ovo pod pretpostavkom da se državna politika saobraćajnih prava prema stranim prevoznicima i dalje bazira na bilateralnim sporazumima koji obezbeđuju reciprocitet i da je većinski kapital u ovom periodu vlasništvo države, njenih institucija i građana. Naravno, od bitnog značaja za obim saobraćaja i njegovu društvenu i ekonomsku opravdanost biće i državna politika u pogledu institucionalnog organizovanja i uslova poslovanja, kojima bi se moglo obezbediti strukturno usmeravanje pojedinih vrsta avio-prevoza u skladu sa ekonomskim interesima privrede i društva. To bi omogućilo da u periodu do prijema naše zemlje u EU, koji verovatno neće biti pre 2010. godine, naš vazdušni saobraćaj bude osposobljen za ravnopravnu konkurenciju na liberalizovanom evropskom tržištu i da u interesu ekonomskog razvoja naše zemlje ostvaruje efekte koji su u skladu sa potencijalom našeg tržišta, njegovim geografskim položajem, kao i raspoloživim kadrovskim i materijalnim resursima.

3. Evropski prevoz – struktura, problemi, karakteristike

3.1. Struktura evropskih avio-prevoznika

Od 807 avio-kompanija u celom svetu, koliko je krajem 2.000. godine bilo registrovano za redovni saobraćaj u 185 zemalja članica ICAO, 716 je pružalo usluge redovnog putničkog saobraćaja, a 91 avio-prevoznik je bio specijalizovan za all-cargo usluge. Od tog ukupnog broja kompanija, 273 avio-kompanije bazirane u 143 različite zemlje su članice IATA, organizacije koja obuhvata praktično sve nacionalne prevoznike, kao i izvestan broj drugih kompanija koje učestvuju u međunarodnom prevozu (u gornjem broju su sadržana i 28 pridružena člana, koji nemaju status aktivnih članova jer se bave isključivo domaćim saobraćajem). IATA kompanije učestvuju sa 91% u ukupnom transportnom radu redovnog putničkog saobraćaja (PKM) i to je u stvari deo saobraćaja koji sačinjava svetsku mrežu redovnih linija, predstavljenu u globalnim distribucionim sistemima i povezanu jedinstvenim procedurama i servisima, uključujući multilateralne ugovore ili sisteme: MITA¹⁹, ULD Control²⁰, Clearing House²¹, BSP²², CASS²³, Bagtrac²⁴ itd. Ranija uloga IATA-e u definisanju obaveznog globalnog tarifnog sistema, u velikoj meri je prevaziđena tokom procesa liberalizacije, ali je ostao IATA multilateralni cenovni sistem, u čijem formiranju i izmenama kompanije/članice, po sopstvenom opredeljenju, mogu da učestvuju kroz institucije Passenger Tariff Coordination i Cargo Tariff Coordination.

¹⁹ MITA – Multilateral Interline Traffic Agreements – Multilateralni međukompanijski ugovori o vazdušnom saobraćaju (reguliše prevoz putnika sa jednom kartom na više etapa i linija uz učešće više kompanija).

²⁰ ULD Control – Unit Load Device Control – Kontrola kretanja i zajedničkog korišćenja sredstava za pakovanje i prevoz tereta (kontejneri, palete, igloi, mreže)

²¹ Clearing House – Organizacija za obračun i izmirenje međukompanijskih obaveza i potraživanja

²² BSP – Bank Settlement Plan – Obračun i naplata prodaje putničkih agencija.

²³ CASS – Cargo Accounts Settlement Systems – Sistem obračuna i naplate prevoza robe

²⁴ BAGTRAC – Bagage Tracing System-Sistem traganja za izgubljenim prtljagom.

U Evropi su u 2000. godini bile registrovane **142 avio-kompanije** koje obavljaju redovni putnički saobraćaj, 7 više nego 1993. kada je deregulacija u Evropi počela osetnije da se primenjuje, mada je u međuvremenu veći broj kompanija osnovan, ali su mnoge i ugašene. Od tih kompanija, 102 su članice IATA. U Evropi ima daleko više IATA prevoznika nego u bilo kojoj drugoj zoni, što je uglavnom posledica postojanja velikog broja država u ovoj saobraćajnoj oblasti. Iz činjenice da u saobraćajnoj oblasti Severne Amerike ima samo 15 IATA prevoznika, koji imaju veći obim prevoza nego 102 IATA članice u Evropi, slede strukturne, eksploatacione i ekonomske razlike između avio-prevoza u ove dve saobraćajne oblasti.

Najveći deo saobraćaja evropskih avio-prevoznika (76% od ukupnog i 83% od međunarodnog redovnog saobraćaja) obavlja **28 kompanija** koje su članovi AEA -Udruženja evropskih prevoznika. Članovi AEA su svi značajniji evropski nacionalni prevoznici (osim Aeroflota koji još nije primljen zbog spora oko slobodnog preleta sibirskom rutom), i oni obavljaju glavni evropski kontinentalni i dugolinijski saobraćaj koji predstavlja deo globalne mreže svetskog avio-prevoza. Ostali prevoznici su uglavnom manje avio-kompanije specijalizovane za određene segmente tržišta, kao što su: regionalne kompanije koje sa manjim avionima opslužuju i povezuju manje privredne centre; „Low cost i no-frill“ kompanije koje, sa pojednostavljenom strukturom poslovanja i reduciranim servisom, prevoze po nižim cenama na određenim relacijama; kompanije koje se pretežno bave čarter saobraćajem, ali na određenim relacijama publikuju svoje redove letenja i deo kapaciteta nude u javnom prevozu kao „seat only“.

U 2000. godini 28 kompanija bile su članice AEA i to: (redosled prema izvršenim PKM u ukupnom redovnom saobraćaju) British Airways, Lufthansa, Air France, KLM, Al Italia, Iberia, Swissair, SAS, Sabena, Turkish Airlines, TAP-Air Portugal, Aer Lingus, Olympic Airlines, Austrian Airlines, Finair, Spanair, Icelandair, British Midland, Czech Airlines, Malev, Cyprus Airways, Air Malta, Tarom, JAT, Balkan, Croatia Airlines, Adria Airways, Luxair.

U prethodnih 10 godina, od 1990. do 2000. godine, članstvo AEA je povećano sa 21 na 28 kompanija. To su nacionalni prevoznici novoosnovanih država (Adria Airways i Croatia Airlines), zatim nacionalni prevoznici istočnoevropskih zemalja (Balkan, Czech Airlines i Tarom, dok je Malev prvi postao član nešto pre 1990.) i neke kompanije koje nemaju status nacionalnog prevoznika, ali ispunjavaju potrebne uslove za učlanjenje (British Midland, Spanair, Cargolux). U tom periodu je nestao UTA jer je integrisan u Air France, kao i nešto ranije British Caledonien koga je progutao British Airways.

U periodu od 2000. do 2002. godine nastale su nove promene u članstvu. Balkan je propao zbog nepromišljene prodaje stranom vlasniku. Swissair i Sabena su bankrotirali zbog finansijskih teškoća posle 11. septembra 2001. godine, ali su brzo zamenjeni novim, nešto manjim i racionalnijim prevoznicima, koji su preuzeli ranije formirane habove u tim zemljama. Pre kraja 2002. očekuje se prijem LOT-a u AEA. Kasnije se očekuje prijem nacionalnih prevoznika još nekih istočnoevropskih zemalja, među kojima je najznačajniji Aeroflot.

Po karakteru poslovanja i vrsti saobraćaja koji obavljaju, evropski prevoznici se mogu svrstati u nekoliko grupa, sa sledećim osnovnim karakteristikama:

- **Nacionalni prevoznici** (flag carriers) su glavni nosioci razvoja redovnog saobraćaja i sprovođenja državne saobraćajne politike u svim evropskim zemljama (bez obzira da li još uvek dominira državni kapital ili su privatizovane). U skladu sa tim, oni su, po pravilu, nosioci saobraćajnih prava (designated airlines) iz međudržavnih bilateralnih ugovora. Obavljaju gotovo ceo interkontinentalni saobraćaj i najveći deo međunarodnog prevoza na linijama srednje dužine unutar Evrope. Takođe obavljaju približno pola prevoza na unutrašnjim linijama (relacije sa jakim tokovima), manji deo prevoza na regionalnim linijama, i sasvim mali deo evromediteranskog čarter prevoza (uglavnom kroz dopunsko korišćenje flote angažovane u redovnom saobraćaju). Prevozničke usluge se podređuju tradicionalno visokim standardima, bez velikih odstupanja po vrstama prevoza jer sve one predstavljaju deo jedinstvenog tehnološkog i operativnog sistema. U novije vreme, neki nacionalni prevoznici najavljuju formiranje posebnih pogona (ćerki kompanija) za jeftini prevoz sa reduciranim komforom i kvalitetom usluga, kao odgovor na pojavu i konkurenciju „Low Cost“ prevoznika u Evropi. Gotovo svi nacionalni prevoznici su učlanjeni u AEA (Association of European Airlines), koji u svom sastavu sada ima samo 28 kompanija, ali one obavljaju oko tri četvrtine ukupnog evropskog prevoza (77% TKM, 73% u broju putnika). Većina nacionalnih kompanija je povezana sa jednom ili nekoliko regionalnih kompanija kroz vlasnički odnos i komercijalne ugovore.
- **Regionalni prevoznici** su specijalizovani za domaći i međunarodni prevoz na kratkim linijama ispod 1000 km (prosek 550 km), koje međusobno povezuju manje privredne centre, kao i sa najbližim tranzitnim centrima („haborovima“). Kako su ove linije prvenstveno u funkciji lokalnih poslovnih putovanja, kao i tranzitnih putnika, neophodna

je frekvencija od najmanje dva leta dnevno, da bi se obezbedila mogućnost jednodnevnih povratnih putovanja za lokalne putnike i dobre veze za tranzitne putnike. Priroda vazdušnog saobraćaja uzrokuje visoke jedinične troškove na kratkim linijama (po SKM), a konkurencija drumskog i železničkog prevoza ograničava visinu tarifa koje tržište može da prihvati. To uslovljava osetljivu ekonomiku ovog saobraćaja i zahteva specijalizovane prevoznike sa vrlo racionalnim poslovanjem i specifičnim operativnim procedurama koje ograničavaju jedinične troškove. Uz visoku frekvenciju letova, neophodno je i dosta visoko iskorišćenje sedišta, što zahteva upotrebu aviona manjeg kapaciteta (20 do 100 sedišta). U svojinskoj strukturi ovih kompanija često učestvuju državne i regionalne institucije (banke, fondovi, komore, opštine) kao i privatni kapital, ali su nacionalne kompanije najčešće većinski vlasnici ili su povezani poslovnim ugovorima. Na taj način se ostvaruje obostrano korisna saradnja, pri čemu nacionalna kompanija ustupa regionalnoj kompaniji linije na kojima ona može imati povoljnije rezultate. Kroz vlasničke i ugovorne odnose usaglašavaju se strateški ciljevi, naročito u tržišnom segmentu tranzitnih tokova, a regionalna kompanija zadržava samostalnost operativnog poslovanja i odgovornost za finansijski uspeh. U Evropi operiše oko 100 kompanija koje su uključene u regionalni avio-saobraćaj, od kojih su 80 članovi ERAA²⁵.

- **Jeftini avio-prevoznici** („low cost“/“no frill“ carriers) počeli su da se pojavljuju u Evropi sredinom 90-tih godina (po ugledu na nešto ranije primere u SAD), kada je politika liberalizacije omogućila pojavu paralelnih prevoznika na nekim srednjim i kraćim relacijama, koristeći manje opterećene aerodrome u relativnoj blizini velikih saobraćajnih centara. Konceptija podrazumeva drastično sniženje uobičajenih cena prevoza (često i preko 50%), sa jedne strane putem oštre redukcije jediničnih troškova uz smanjeni komfor i kvalitet prevoza (maksimalan broj sedišta u kabini, nema besplatnog posluženja u letu, redukcija svih stavki troškova kroz: unificiranu strukturu flote, korišćenje jeftinijih aerodroma, visoku produktivnost, veliki nalet flote, pojednostavljenu prodaju bez posrednika i uz visoko učešće E-mail i kredit kartica) i, sa druge strane, putem visokog iskorišćenja sedišta koje se ostvaruje na bazi niskih tarifa, prelivanjem putnika sa postojećih redovnih avio-lin-

²⁵ ERAA – European Regional Airlines Association – Udruženje evropskih regionalnih prevoznika

ija i sa suvozemnog prevoza. Zbog toga je ponuda ovog prevoza usmerena prvenstveno na razvijena tržišta sa snažnim saobraćajnim tokovima i velikim potencijalom preliivanja putnika sa alternativnih načina prevoza. U svojinskom pogledu, iza ovih kompanija stoji privatni kapital. Pored Ryanaira koji je najveći prevoznik iz ove grupe (preko 10 miliona putnika), u 2001. je u Evropi bilo još 5 prevoznika ove vrste. Sa nacionalnim prevoznicima su u konkurentskim odnosima i to će neminovno uticati na promenu nekih segmenata usluge i poslovanja u delu AEA saobraćaja. Verovatnije je da će odgovor nacionalnih prevoznika biti usmeren na osnivanje sopstvenih kompanija-ćerki specijalizovanih za ovu vrstu avio-prevoza, i u tom pravcu ima više projekata. Ipak, smatra se da će dalja ekspanzija ove prevozne filozofije imati i svoja ograničenja i da će u kasnijim godinama biti uspostavljena izvesna ravnoteža između ove dve koncepcije poslovanja.

- **Čarter saobraćaj** je u Evropi dobio veliki zamah kao partner u razvoju industrijskog turizma, prevozeći turističke grupe iz razvijenih evropskih zemalja do mediteranskih destinacija u paket-aranžmanima turopredavaca. Tom delatnošću se bave mnogobrojni prevoznici, najčešće sa privatnim akcijskim kapitalom, neki od njih u većinskom vlasništvu velikih turopredavaca, trgovačkih kompanija ili nacionalnih avio-prevoznika. Tipična je karakteristika da prevoznik prodaje ceo let, a rizik punjenja preuzima zakupac leta-organizator putovanja. Čarter prevoznici imaju minimalne troškove marketinga i opšte režije, servis na zemlji i u avionu je reduciran, putnička kabina je u konfiguraciji sa maksimalnim brojem sedišta, što sve zajedno omogućava dosta niže jedinične troškove u odnosu na redovni saobraćaj. Sa postepenom liberalizacijom vazduhoplovnog tržišta, pojedini čarter prevoznici su proširili svoju delatnost na oblast prevoza etničkih radničkih kretanja, u početku bar formalno kroz konsolidovane grupe. Kasnije je deo kapaciteta na turističkim i radničkim letovima, kroz objavljene redove letenja prodavan preko agencija kao nearanžmanski javni individualni prevoz („seat only“). Posle tarifne deregulacije, redovni prevoznici su dobili veće mogućnosti za konkurentsku borbu, što je na nekim segmentima tržišta, na primer na Severnom Atlantiku, marginalizovalo učešće čarter prevoza.
- Kao posebnu grupu avio-prevoznika treba spomenuti i specijalizovane **kargo kompanije**, mada je njihov broj mali, kao i njihovo učešće u ukupnom vazdušnom prevozu tereta. Više od polovine redovnog prevoza tereta se obavlja u

kargo odeljcima putničkih aviona a ostatak se prevozi „all cargo“ avionima velikih nacionalnih kompanija, najvećim delom na interkontinentalnim linijama. U prevozu tereta (transportni rad izražen u TKM-tonskim kilometrima) svih evropskih prevoznika, AEA kompanije učestvuju sa 92%, a ostale grupe putničkih prevoznika imaju vrlo malo učešće. O prevozu specijalizovanih kargo kompanija nema mnogo statističkih informacija, ali se procenjuje da je njihovo učešće u transportnom radu ukupnog evropskog kargo prevoza manje od 5%.

U ukupnom evropskom redovnom saobraćaju, **kompanije AEA imaju dominantno učešće** u transportnom radu (blizu 80%). Ako se isključi dugolinijski putnički saobraćaj, koji obavljaju gotovo u celini samo AEA prevoznici, učešće pojedinih grupa kompanija u redovnom interevropskom domaćem i međunarodnom saobraćaju u 2000. godini je bilo (u SKM): AEA 65,9%, „seat only“ čarter 20%, regionalne kompanije 8,9% i „low cost“ 5,2%. Ako se posmatra broj putnika, učešće regionalnih kompanija je dvostruko veće (prosečna relacija svega 550 km), učešće čartera je skoro upola manje (prosečna relacija 1800 km), dok u procentima učešća AEA i „low cost“ kompanija nema drastičnih razlika kod PKM i kod broja putnika. U pogledu razvojnih tendencija u prethodnom periodu, „low cost“ i ERAA kompanije su imale brži razvoj od AEA prevoznika, dok je čarter imao sporiji rast.

3.2. Problemi i tendencije u poslednjih 10 godina

Kod većine kompanija AEA, celokupno ili **većinsko vlasništvo imaju države**. Neke kompanije su delimično ili u celini privatizovane (akcijski kapital). Kod manjeg broja kompanija, u strukturi vlasništva se pojavljuju i strane kompanije, ali one nemaju većinski kapital jer su skoro sve države postavile ograničenja za učešće stranog kapitala u vlasničkoj strukturi. Ulaganje stranih kompanija u vlasništvo nacionalnih avio-kompanija podleže odobrenju državnih organa i obično se ograničava na 20%. U **prilogu 7.4.** je dat pregled vlasničke strukture svih AEA kompanija (izvor AEA Yearbook 2001, podaci se odnose na 2000. godinu).

Politika deregulacije i liberalizacije koja je u 80-tim godinama sprovedena u SAD, a zatim u znatno izmenjenom obliku i u EU, dovela je do pojačavanja konkurencije ne samo kroz liberalnije odobravanje paralelnih prevoznika na istoj ruti, već i kroz slobodnije formiranje cena prevoza. Ranija kruta tarifna struktura IATA, koja je dogovarana na nivou udruženja, a svi članovi su bili obavezni da je primenjuju, postala je samo referentna linija za usaglašavanje nominalnih cena namenjenih poslovnim i drugim

putnicima koji zahtevaju punu slobodu kretanja i promene relacija i vremena, pre i u toku putovanja, često uz korišćenje više kompanija na pojedinim etapama putovanja. Ispod tog nivoa, razvijena je široka lepeza sniženih cena koje podrazumevaju uslove i ograničenja, čija je oštrina u relaciji sa visinom popusta i čija je primena ograničena na linije prevoznika koji je izdao kartu i linije kompanija koje imaju posebne bilateralne ili multilateralne ugovore za primenu tih cena. Za razliku od ranije prakse po kojoj su pojedine niže, takozvane specijalne tarife, takođe bile deo dogovorenog i obaveznog tarifnog sistema, deregulacija je omogućila kompanijama da same postavljaju praktično neograničeni broj nižih tarifnih klasa, tako da se u istom odeljku putničke kabine prevoze putnici po vrlo različitim cenama, u zavisnosti od uslova i ograničenja koja su primenjiva za određene tarifne razrede.

Snižavanje cena i prinosa – yield²⁶ (prosečan prihod po jedinici realizovanog transportnog rada), koje je i pre liberalizacije bilo stalna tendencija, povećanjem konkurencije je dobilo zamah, što je doprinelo povećanju obima prevoza. Kako tehnološka unapređenja aviona nisu mogla da obezbede dovoljne efekte u sniženju direktnih operativnih troškova, rentabilnost kompanija je zavisila od njihove sposobnosti da smanje indirektno troškove poslovanja, da povećaju produktivnost i korišćenje sredstava, da racionalizuju saobraćajni sistem, da povećaju procenat iskorišćenja sedišta i nosivosti (LF) i da postignu maksimalni prihod po letu. To je uticalo na promene saobraćajnog sistema u pravcu koncentracije saobraćajnih tokova, a pojačana su i nastojanja da se organizacionim ukupnjavanjem i integracijama, kao i pojačanom komercijalnom saradnjom avio-kompanija, racionalizuje poslovanje i ublaži konkurencija.

Pojačana je **koncentracija saobraćajnih tokova u tranzitnim centrima** pomoću priključnih linija iz šireg regiona (sistem „hub and spokes“), što omogućava da se organizuje ekonomičniji dalji prevoz, avionima velikog kapaciteta, sa velikom frekvencijom letova i sa visokim iskorišćenjem sedišta. U svim saobraćajnim oblastima, među već postojećim saobraćajnim raskrscima se izdvojilo po nekoliko centara („habova“), u kojima je obim saobraćaja izuzetno veliki, zahvaljujući ne samo snažnim lokalnim kretanjima, već i visokoj koncentraciji tranzitnih tokova. Velike evropske kompanije koje su formirale takve „habove“ na svojim domicilnim aerodromima dobile su konkurentsku prednost, jer mogu da ponude jeftiniji prevoz, naročito na interkontinentalnim linijama. Među

²⁶ Yield-Prinos od naplaćene vozarine po jedinici realizovanog prevoza (radi uporedivosti, obično se iskazuje u USc). Može se odnositi na Passenger Yields (USc/PKM), Cargo Yields (USc/realizovani TKM robe) ili Total Yields (USc/realizovani ukupni TKM od prevoza putnika i tereta).

nekoliko takvih centara koji postoje u Evropi, kao primer se može navesti London (za njega postoje detaljni podaci u studiji britanske CAA: Airline Competition on European Long Haul Routes). Na 22 glavne interkontinentalne linije iz Londona, u proseku su samo polovina direktni putnici (između 30 i 70% u zavisnosti od rute), a druga polovina su interlajn putnici koji su u tranzitu na jednom ili oba kraja linije.

Neki od manjih evropskih centara takođe su povezani direktnim linijama sa izvesnim brojem prekookeanskih destinacija. Taj proces proliferacije mreže je bio u snažnom usponu do kraja 80-tih godina, zbog očiglednih prednosti direktnih letova u pogledu udobnosti putovanja. U 90-tim godinama uvođenje novih direktnih prekookeanskih linija iz manjih saobraćajnih centara nije potpuno prekinuto, ali je otežano i usporeno širenje mreže (neke linije su i ukinute), jer se te linije baziraju na slabijim putničkim tokovima i na njima se teško postiže visoko iskorišćenje sedišta, zbog konkurencije jeftinijeg prevoza preko velikih tranzitnih centara.

Manje kompanije takođe nastoje da formiraju svoje minihabove i da, pored lokalnih, obuhvate i što više tranzitnih putnika, ne samo na interkontinentalnim već i na evropskim linijama. Redove letenja postavljaju tako, da obezbede pogodne transferne veze za putovanja između odabranih stranih centara, u tranzitu preko svojih domicilnih aerodroma („prevoz šeste slobode“²⁷). Na taj način povećavaju svoj obim rada iznad onoga što im omogućava sopstveno tržište, ili bar delimično nadoknađuju putnike koje strane kompanije uzimaju sa njihovog tržišta i prevoze u treće zemlje preko svojih tranzitnih centara. To pomaže nacionalnim kompanijama manjih zemalja da prošire svoju mrežu linija, povećaju frekvenciju letova i postignu zadovoljavajuće punjenje aviona (JAT je bio jedan od takvih primera do 1990. godine). Na takvoj poslovnoj politici su neke kompanije iz manjih zemalja uspele da razviju veliki obim rada, koji prevazilazi potencijal sopstvenog tržišta (primer KLM). Od kompanija iz našeg okruženja, takvu poslovnu orijentaciju već dugo neguje AUA, a u poslednjoj deceniji su u tom pravcu dosta napredovali Malev i Adria Airways. Adria Airways je u stvari iskoristila odsustvo JAT-a u poslednjoj deceniji i preuzela ulogu *gateway-a*²⁸ za nekoliko tačaka koje su do 1990.

²⁷ Prevoz šeste slobode – Preuzimanje putnika na prevoz u jednoj stranoj zemlji koji, po dolasku na domicilni aerodrom prevoznika, nastavljaju putovanje drugom linijom istog prevoznika, do krajnjeg odredišta u trećoj zemlji. Nacionalne kompanije i vazduhoplovne vlasti nekih zemalja ograničavaju stranim prevoznici-ma prekomerno uzimanja putnika šeste slobode, na taj način što im ne odobravaju slotove sa povoljnim vremenima, ili ograničavaju ponudene kapacitete sa objašnjenjem da lokalna kretanja ne opravdavaju toliku ponudu.

²⁸ Gateway – Prolaz, kapija (u avio-saobraćaju označava saobraćajnu raskrnicu, tranzitni centar, preko koga se neki manji centri povezuju sa svetskom mrežom linija)

u evropsku i svetsku mrežu linija bile uključene preko Beograda (Skoplje, Ohrid, Priština, Sarajevo). Jedna trećina ukupnog prometa u Ljubljani se obavlja na pomenutim priključnim linijama i jasno je da veliki deo tog prevoza predstavlja tranzit ka zapadnoj Evropi.

Jedna od posledica pojačane konkurencije i smanjenja prihoda po jedinici prevoza je i **tendencija porasta LF** (procenta iskorišćenja sedišta i nosivosti), jer je to jedan od načina da se održi rentabilnost avio-prevoza. U „stara dobra vremena“ avio-saobraćaja (na primer 60-tih i 70-tih godina), smatralo se da redovne linije ne ispunjavaju kvalitetno ulogu javnog prevoza ako se ponuda kapaciteta postavi restriktivno i ako je LF veći od 50 ili 55%. Naime, zbog velikih razlika u broju putnika koji se javljao na pojedinačnim letovima svake linije (u zavisnosti od sezone, datuma, dana u nedelji, sektora na liniji, odlazni ili povratni pravac), prosečno iskorišćenje sedišta nije smelo biti visoko ako se želeo izbeći veliki procenat odbijanja rezervacionih zahteva. Svaki procenat povećanja prosečnog punjenja, donosio je još veći procenat odbijenih putnika (eksponencijalna funkcija). U poslednjoj deceniji, smanjeni jedinični prihod (yield) je povećao prevoznu tražnju, ali je naterao avio-prevoznike da restriktivnom ponudom kapaciteta povećaju LF (iskorišćenje sedišta), tako da je on na interkontinentalnim linijama u proseku dostigao preko 75%, a na evromediteranskim preko 65%. Naime, približno na tom nivou se formirao BELF²⁹ (prag rentabiliteta) sa dosta smanjenim jediničnim troškovima, ali još više reduciranim jediničnim приходima. Tako visok godišnji prosek iskorišćenja sedišta (LF) je omogućen zahvaljujući razvoju cenovnog sistema, elektronskih rezervacionih i globalnih distribucionih sistema, kao i koncentraciji saobraćajnih tokova u tranzitnim centrima, što je omogućilo povećanje iskorišćenja sedišta bez prevelikog procenta odbijanja putnika, bar kada se radi o višim tarifnim kategorijama.

Savremeni **elektronski rezervacioni i distribicioni sistemi** (u početku kompanijski, a kasnije sve više globalni sistemi) omogućavaju veću prodaju i veći LF uz bolju kontrolu raspoloživih sedišta, a istovremeno pomažu da se ograniči preterano snižavanje prosečnog jediničnog prihoda (yield-a) usled blokiranja mesta jeftinijim kartama i odbijanja putnika voljnih da plate veću cenu. Tako je razvijen koncept „*revenue management*“³⁰, koji, na osnovu iskustva i statističkih podataka o tržišnom zahtevu po linijama, segmentima i pravcima, po mesecima, datumima i danima u nedelji,

²⁹ BELF – Break-Even Load Factor – Procenat iskorišćenja sedišta (ili nosivosti) kod kojih se izjednačuju operativni troškovi i prihodi.

³⁰ Revenue Management – Metod upravljanja cenovnim sistemom i rezervacionim procesom, kojim se postiže maksimalan prihod po letu.

alocira odgovarajući prostor po tarifnim klasama i menja ga u zavisnosti od toka rezervacionog popunjavanja svakog leta. Kriterijum je da skuplje tarifne klase imaju prioritet i da bude što manje odbijanja takvih putnika usled nedostatka mesta, ali da isto tako bude iskorišćeno što više slobodnih mesta, makar po nižim tarifama. Cilj je da prilikom izvršenja leta bude što manje praznih sedišta i da se postigne maksimalni prihod po svakom letu.

Jačanje „hub and spokes“ sistema je omogućilo smanjenje troškova prevoza ali je doprinelo da **problem zagušenosti** najvećih saobraćajnih centara u Evropi postane kritičan. Dobijanje novih „slotova“³¹ (vremenski interval odobren za sletanje i poletanje po redu letenja) za nove linije ili frekvencije, u neko poželjno vreme, vrlo je otežano na velikim aerodromima, a na odlučivanje o njihovoj distribuciji najveći uticaj (formalni ili neformalni) imaju najčešće domaći nacionalni prevoznici.

Kašnjenje aviona zbog preopterećenosti aerodromskih službi, kao i čekanje na poletanje ili sletanje zbog nedovoljne propusne moći vazdušnih puteva i kontrole letenja, poprimilo je nedopustivo velike razmere, što nanosi veliku materijalnu štetu putnicima i prevoznicima. Prema statistici AEA 25% letova u Evropi kasnilo je u 2000. godini više od 15 minuta, a kako je to godišnji prosek za celu Evropu, u pojedinim zemljama i pojedinim mesecima kašnjenje dobija dramatične razmere. Prema studiji instituta ITA (Institut de Transport Aerien), zbog kašnjenja na evropskim vazdušnim putevima avio-kompanije trpe štetu koja se procenjuje između 1,3 i 1,9 milijardi evra, a šteta koju imaju putnici zbog istih kašnjenja se penje na 1,7 do 2,2 milijarde evra. Prema drugoj studiji, neefikasnost evropske kontrole letenja, koja rezultira neoptimalnim profilima letenja i nepotrebnim kruženjima, samo u potrošnji goriva izaziva povećanje od 6-12%. Najveći uzrok ATC kašnjenja je preopterećenost vazdušnog prostora u zapadnoj Evropi (pre svega Francuska, Švajcarska, Nemačka, V. Britanija, Italija i Španija), ali to se posledično prenosi na vazdušni prostor celog kontinenta. Problem je otežan isparcelisanošću vazdušnog prostora (pitanje suvereniteta), koje nije dozvoljavalo potpuniju tehnološku i organizacionu integraciju kontrole letenja nad Evropom. U okviru EU i ECAC-a se već duže radi na rešavanju ovog problema i donete su političke odluke koje će omogućiti poboljšanja (projekat „One Sky Europe“).

Veliki obim avio-prevoza koji je dostignut, naročito u zapadnoj Evropi, zaoštrio je državnu regulativu u pogledu zaštite čove-

³¹ Slot (time slot) – Vremenski interval odobren za sletanje i poletanje svakog pojedinačnog aviona, u aerodromskom rasporedu operacija.

kove sredine i prava potrošača. U okviru Evropske Unije se stalno usaglašavaju i zaoštravaju propisi koji se odnose na ograničavanje zona i vremena letenja, kao i dodatne takse za letova sa starijim tipovima aviona, koji imaju viši nivo emisije izduvnih gasova i/ili buke. Takođe se povećavaju kompenzacije na koje putnici imaju pravo u slučaju neadekvatne usluge (prebukiranost leta, kašnjenje i gubitak veza, izgubljeni prtljag itd.).

Redovni vazdušni saobraćaj nije visoko profitabilna industrija. Prema ICAO podacima, u godinama prosperiteta se operativni profit redovnih prevoznika kreće između 3 i 5% od operativnih prihoda, a neto profit je obično 2 do 3%. U kriznim godinama finansijski rezultat industrije u celini postaje negativan obično za 1-2%, naravno sa velikim razlikama po saobraćajnim oblastima i kompanijama. Redovni saobraćaj ima dosta veliku inerciju u prilagodavanju nepredviđenim događajima na tržištu, jer se kapaciteti i saobraćajni programi moraju definisati i obezbediti dosta unapred i ne mogu se brzo reducirati. Osim toga nacionalni prevoznici, u zamenu za koncesije koje koriste, imaju i određene obaveze u skladu sa saobraćajnom politikom svojih zemalja, za čiju je reviziju takođe potrebno vreme. To je razlog što kompanije povremeno dolaze u finansijske teškoće, naročito u kriznim periodima vazdušnog saobraćaja, ali ponekad i nezavisno od toga, usled grešaka u poslovnoj politici. Kod manjih i privatnih kompanija to se obično završava integracijom sa nekom drugom kompanijom ili bankrotstvom. Kada u takvu situaciju dođe neka nacionalna kompanija, kao imperativ se postavlja restrukturiranje njene organizacije i programa rada. Po pravilu se to saniranje obavlja uz asistenciju banaka i fondova, najčešće uz intervenciju države koja ima interes da se nacionalna kompanija oporavi, zbog njene neposredne i posredne uloge u privrednom sistemu zemlje i saobraćajnoj politici. U nekim slučajevima su te intervencije rešavane i na nivou EU (primeri Air France i Olympic Airlines pre desetak godina), ali to je sve ređi slučaj i sve se više insistira na rešavanju ovakvih kriza na ekonomskim, a ne na političkim osnovama. Nedavno bankrotstvo Swissaira i Sabene je verovatno prvi slučaj da renomirane nacionalne kompanije nestaju i reinkarniraju se u drugom obliku, bez vidljivog direktnog učešća države.

U uslovima niske profitabilnosti i pojačane konkurencije, **avio-kompanije su prinuđene da pojačavaju sve vrste saradnje** koje mogu da im reduciraju troškove i smanje poslovni rizik. Zbog toga je u poslednjoj deceniji, bez obzira na pojačanu konkurenciju, pojačan i obim poslovne saradnje među pojedinim kompanijama, koje na određenim linijama ili operativnim poslovima nalaze obostranu korist. Povećan je broj komercijalnih ugovora o saradnji

u eksploataciji pojedinih linija (kao što su: *joint services*, *code-sharing*, *blocked-space*, *pooling*, *block-of-charter*, *leased aircraft services* i drugi aranžmani). U novije vreme su naročito široku primenu dobili *code-sharing* aranžmani, u kojima se na letu jednog prevoznika pojavljuje i drugi prevoznik kao korisnik dela kapaciteta aviona, sa svojim brojem linija. Time kompanije u obostranom interesu i u uslovima kada je visok LF postao jedini način za rentabilno poslovanje, sprečavaju preveliku ponudu kapaciteta (*overcapacity*), što je bila česta pojava u prošlosti, kada je konkurencija bila usmerena više na proširenje ponude nego na sniženje cena prevoza.

U okviru prilagođavanja novom ambijentu pojačane konkurencije i potrebe racionalizacije poslovanja, u 80-tim godinama se javila **tendencija ukрупnjavanja i integracija među avio-kompanijama**. Državne vlasti su dozvoljavale preuzimanje u okviru iste zemlje (tako je UTA integrisana u Air France, a British Caledonian u British Airways) jer se smatralo da ne postoji opasnost monopola, s obzirom na jačanje međunarodne konkurencije. Pri pokušaju stranih kompanija da postanu parcijalni vlasnici nacionalnih kompanija, državne vlasti nisu davale saglasnost ili su postavljale oštra ograničenja u mogućem procentu stranog vlasništva i ta politika je još na snazi. Osnovni razlog je princip da efektivna kontrola nad nacionalnim avio-prevoznikom treba da ostane u rukama građana zemlje gde je kompanija registrovana i da se time spreči da neki veliki strani prevoznik postane „vlasnik“ nacionalnog tržišta. Na nivou zajedničkih institucija EU, takođe postoji stav da bi prevelika integracija avio-prevoznika mogla obezbediti monopolski položaj nekim evropskim ili američkim megaprevoznicima, ne samo na štetu manjih nacionalnih prevoznika, već i na štetu korisnika usluga.

Ova ograničenja u međusobnoj kupovini avio-prevoznika, naterala su avio-kompanije da se komercijalnim ugovorima **udružuju u „alijanse“**, odnosno saobraćajne sisteme koji omogućavaju racionalniju eksploataciju zajedničkog saobraćajnog sistema, usaglašeni cenovni sistem, redukciju troškova kroz uzajamno korišćenje sredstava i operativnih službi, efikasniji zajednički marketing, povezan rezervacioni i distribucionni sistem, povećanje iskorišćenja ponuđenih sedišta i nosivosti. Tokom 90-tih godina je formirano nekoliko takvih alijansi i na početku 2002. godine ih ima četiri: Star Alliance, Oneworld, Skyteam i Worldwide. Poslednjih godina se stanje dosta menjalo u pogledu članstva kompanija u alijansama, mnoge kompanije su se priključivale, dok su neke izlazile ili su prelazile u drugu alijansu. Do kraja 2001. godine je postojala i peta alijansa – The Qualiflyer Group, koja je bila osnovana

1998. godine, a sastojala se od većeg broja relativno malih evropskih kompanija. Grupa se raspala kada su njeni osnivači i ujedno najveći prevoznici u toj grupi, Swissair i Sabena, došli u finansijske teškoće i bankrotirali, zbog pada prometa posle 11. septembra 2001. godine.

Formiranje alijansi, kao i ranije započeti proces deregulacije cenovnog sistema, doprinelo je jačanju ambijenta konkurencije na komercijalnom polju. Na taj način je IATA izgubila raniji karakter kartela u određivanju obaveznog i kompletnog cenovnog sistema, ali zadržala je ulogu koordinatora za dogovaranje osnovnog globalnog tarifnog sistema, kao i opšteg zajedničkog okvira za unapređenje operativne regulative. Na početku 2002. godine, 28 IATA kompanija sačinjavaju pomenute četiri alijanse, pri čemu u svakoj od njih jezgro predstavljaju neke od najvećih kompanija iz Evrope, Amerike i drugih saobraćajnih oblasti, ali učesnici su i mnoge manje kompanije, koje upotpunjuju objedinjeni saobraćajni sistem alijanse. Ukupno 12 članica AEA uključeno je u ove četiri alijanse a među njima su ne samo najveće evropske kompanije (BA, Air France, Lufthansa, SAS, Iberia), već i neke manje koje po svom kvalitetu poslovanja i saobraćajnom programu predstavljaju korisnog partnera u tim alijansama (Austrian, British Midland, Air Lingus, Finair, Czech Airlines). U 2001. su ove četiri alijanse ostvarile 63% ukupnog transportnog rada u međunarodnom saobraćaju svih IATA kompanija i imale 770.000 zaposlenih. U prilogu 7.5. je dato više podataka o ovim alijansama (izvor IATA: World Air Transport Statistics, izdanje 2002.).

3.3. Neke karakteristike po vrstama avio-prevoza u Evropi

Pojedine vrste avio-saobraćaja u Evropi imaju svoje specifične saobraćajno-ekonomske karakteristike. U Tabeli 5. su prikazani podaci za AEA prevoznike (28 kompanija), jer su oni raspoloživi sa svim elementima koji ilustruju obim i karakter po vrstama saobraćaja. Iako u Evropi na svakog nacionalnog (AEA) prevoznika ima u proseku još po 5 manjih avio-kompanija, obično specijalizovanih za određene segmente tržišta, AEA prevoznici u celini obavljaju najveći deo saobraćaja i njihovi rezultati mogu da ilustruju karakter većine vrsta prevoza evropskih avio-kompanija.

Tabela 5. AEA podaci po vrstama prevoza (izvor: Statistical Appendices to Yearbook 2002.)

	Domaći	Evromediteran.	Interkont.	Čarter
Operativni podaci 2001.				
– Prosečna relacija km	472	929	6.087	1.767
– Pros. letova na dan	3.880	5.947	887	163
– Pros. sedišta/letu	129	128	284	171
Učešće u AEA red. prev.				
– % od ukupnih PKM	9,3	27,3	63,4	2,3
– % od TKM tereta	0,6	6,0	93,5	1,0
– % od prihoda iz red. sao.	13,7	37,1	49,2	1,3
Podaci o prevozu 2001.				
– Putnici (000)	103.447	148.152	50.371	6.426
– PKM (milioni)	54.684	160.805	373.348	14.097
– SKM (milioni)	85.638	256.517	493.505	17.173
– Putnički LF (%)	63,9	62,7	75,7	82,1
– Prevoz robe (000 tona)	235	880	3.461	43
– TKM robe (000)	173	1.762	27.618	310
– % robe na putn. avionima	84,6	86,5	53,0	2,8
– Ukupno TKM (milioni)	5.425	17.054	63.928	1.595
– Ponuđeni TKM (mil.)	9.696	30.941	91.489	2.276
– Težinski LF (%)	56,0	55,1	69,9	70,1
Podaci o prihodu 2001.				
– Ukupan prihod (mil US\$)	8.085	21.929	29.029	796
– Ukupan yield USc/TKM	158,9	129,2	45,9	49,1
– Putnički yield USc/PKM	15,4	13,1	6,1	5,5
– Yield za teret USc/TKM	65,7	47,5	22,4	9,7
Fin. podaci za 2000.				
– Težinski LF	59,1	56,9	71,9	79,1
– BELF (%)	60,6	56,8	68,6	77,2
– Ukupan yield USc/TKM	171,4	137,7	45,9	29,3
– Troškovi USc/TKM pon.	103,8	78,3	31,5	22,6
– Operating Ratio*	97,6	100,0	104,9	102,4

* Operating Ratio – Odnos operativnih prihoda i troškova (Koristi se kao indikator efikasnosti i profitabilnosti avio-kompanija. Nisu uključeni vanredni prihodi i troškovi, kamate i porezi)

Iako se gornji pregled odnosi samo na AEA kompanije, on olakšava da se sagledaju specifične saobraćajno-ekonomske osobine avio-prevoza u Evropi, čije su osnovne karakteristike u nastavku prikazane po vrstama saobraćaja.

Domaće linije

AEA kompanije prevoze na unutrašnjim linijama nešto preko sto miliona putnika godišnje, što predstavlja jednu trećinu svih putnika ovih kompanija u redovnom saobraćaju. Zbog kratke prosečne relacije, te linije učestvuju sa manje od 10% u ukupnom transportnom radu redovnog saobraćaja ovih kompanija.

Taj saobraćaj obavljaju avionima koji su takođe uključeni u međunarodni saobraćaj na evromediteranskim linijama (uskotrupni avioni sa prosečno 130 sedišta), što daje prednosti u tipizaciji i boljem korišćenju flote. Takva flota ipak nije najbolje prilagođena svim domaćim linijama, s obzirom na njihovu dužinu i na prirodu domaćih linija koje zahtevaju više letova dnevno, što otežava zadovoljavajuće iskorišćenje sedišta na linijama sa slabijim tokovima. I pored toga što pojedini elementi troškova na domaćim linijama mogu biti nešto niži, ukupni troškovi po ponuđenom SKM su za oko 15% viši nego na međunarodnim evropskim linijama zbog razlike u prosečnoj dužini relacije (470 km domaće, 929 km evropske linije). Konkurencija drumskog i železničkog saobraćaja ograničava mogućnost podizanja cena prevoza do nivoa troškova. Prevoz robe na unutrašnjim linijama može da obezbedi samo simboličan dodatni prihod, jer je na kratkim linijama konkurencija površinskog prevoza još znatno izraženija kod robe nego kod putnika. Da bi se u celini pokrili troškovi domaćih linija, prosečno godišnje iskorišćenje sedišta pri formiranom nivou tarifa moralo bi da se poveća znatno preko 65%, a to je vrlo teško ostvarljivo bez suviše restriktivnog pristupa u pogledu broja unutrašnjih linija i frekvencije letova na njima. Kako su nacionalni prevoznici zainteresovani za unutrašnje linije i zbog njihove uloge u prikupljanju međunarodnih putnika iz svih provincijskih centara u njihovim tranzitnim centrima („habovima“), odakle nastavljaju put njihovim međunarodnim linijama, oni su spremni da u normalnim uslovima (van kriznih perioda) pokrivaju ograničeni gubitak na unutrašnjim linijama profitom iz međunarodnog saobraćaja (*cross-subsidization*). To su okolnosti koje su formirale dosta osetljivu ekonomiku domaćih linija, čiji su osnovni elementi u 2000. godini bili: prosečan prihod od putnika oko 15,5 USc/PKM, prosečno iskorišćenje sedišta 65%, što je dalo operativni rezultat od 97,6% (odnos operativnih prihoda i operativnih troškova pre taksi). Ukupan prihod AEA prevoznika u 2000. godini je na unutrašnjim linijama iznosio oko 8,5 milijardi US\$ (u 2001. godini je pao na 8,1 milijardi US\$, pod uticajem opšte krize u vazдушnom saobraćaju).

Pored AEA kompanija, domaći saobraćaj u evropskim zemljama obavlja još preko 100 prevoznika od kojih su njih preko 50 članovi IATA. To su uglavnom manji regionalni prevoznici, speci-

jalizovani za kratke domaće i međunarodne linije. Oni prevoze oko 60 miliona putnika, što, zajedno sa prevozom nacionalnih kompanija, ukupan prevoz na evropskim domaćim linijama povećava na preko 160 miliona. Ovi prevoznici imaju specifične karakteristike koje proizlaze iz eksploatacije kratkih domaćih i međunarodnih linija, avionima malog kapaciteta, i o tome je dato nešto više podataka u posebnom opisu regionalnih linija.

Vazduhoplovne vlasti u svim zemljama vode aktivnu politiku u razvoju domaćeg saobraćaja kako sa gledišta regionalnog razvoja, tako i sa gledišta ukupnog obima i uslova koje taj saobraćaj treba da ispunjava (bezbednost, regularnost, kvalitet, kontinuitet linija i frekvencija, zaštita sredine itd). Bez obzira na postojeću konkurenciju površinskog transporta, u slučaju zloupotrebe monopolskog položaja od strane ustaljenog prevoznika (cene i drugi elementi servisa na liniji), u novije vreme postoji mogućnost dozvoljavanja dva ili više prevoznika na istoj liniji (u zavisnosti od potencijala), da bi se ostvario poželjni nivo konkurencije, ali uz određene uslove i garancije kontinuiteta javnog prevoza. Pri tome se vodi računa o osetljivoj ekonomici redovnog saobraćaja i zaštiti postojećih prevoznika od destruktivne konkurencije, koja bi mogla imati kratkoročne ciljeve koji nisu u interesu razvoja saobraćaja.

U bivšoj SFRJ je do 1990. godine JAT održavao razgranatu i frekventnu mrežu unutrašnjih linija uz cene koje je država administrativno određivala ispod ekonomskog nivoa, što je stvaralo značajan gubitak. Kako je to bilo vreme visoke akumulativnosti JAT-ovog evromediteranskog saobraćaja (cene je određivala IATA na bazi prosečnih troškova svih prevoznika, a JAT je imao niže troškove od proseka), JAT je mogao u dugom periodu da pokriva gubitke na domaćim linijama (delom i na interkontinentalnim) i da još uvek održava solidan razvoj. Sada je situacija bitno izmenjena. Ekonomika JAT-a je pogoršana redukcijom tržišta i prekapacitiranošću organizacije i sredstava, a cene prevoza u evropskom saobraćaju su smanjene unapređenjem tehnologije i pojačanom konkurencijom, tako da su smanjene mogućnosti za uzajamno subvencioniranje linija. Višekratno povećanje domaćih tarifa u poslednje dve godine, radi približavanja ekonomskoj ceni, smanjilo je potražnju na oslabljenom tržištu i dovelo do smanjenja unutrašnjeg saobraćaja. Na preostale dve domaće linije uveden je paralelni prevoznik Montenegro Airlines, što obezbeđuje konkurenciju. Po definisanju Državne zajednice Srbija i Crna Gora i njenih zajedničkih funkcija, u okviru utvrđivanja saobraćajne politike Srbije i nove zajedničke države, otvara se pitanje potrebe i opravdanosti uključivanja ostalih centara u domaći i međunarodni regionalni saobraćaj (Niš i drugi regionalni aerodromi). Očigledno je da bi takav saobraćaj zahtevao manje avione i poslovanje prilagođeno regionalnom saobra-

čaju, što zahteva preispitivanje institucionalne organizacije postojećih preduzeća i eventualno formiranje novog specijalizovanog avio-prevoznika (više o tome u okviru regionalnih linija).

Regionalne linije

Ovaj saobraćaj omogućava efikasno povezivanje regija u okviru iste zemlje i u širem geografskom okruženju više država. Osnovna ideja je da se omoguće jednodnevna poslovna putovanja u radijusu od 1.000 km, sa što manje zamora i bez hotelskih troškova. Zbog toga se kao tipičan zahtev na ovim linijama postavlja frekvencija od najmanje dva leta dnevno u radnim danima tokom cele godine, odnosno mogućnost jutarnjeg odlaska i večernjeg povratka. Druga uloga ove vrste saobraćaja je povezivanje regija sa tranzitnim centrima, preko kojih dobijaju priključak na svetsku mrežu avio-linija. Tu je takođe frekvencija letova važan zahtev, da bi se omogućile dobre veze u oba pravca sa što većim brojem udaljenijih tačaka, preko obližnjih tranzitnih centara. Visoka frekvencija letova i ograničeni broj putnika ovih kategorija, određuje kapacitet aviona koji se koriste na ovim linijama, najčešće u rasponu od 20 do 100 sedišta (sa turboprop ili mlaznim motorima). Kao dopunski prevoz radi boljeg punjenja letova, pod određenim uslovima se prevoze i druge kategorije putnika po nižim cenama, kao i hitne pošiljke.

Ovakvi zahtevi uslovljavaju vrlo osetljivu ekonomiku regionalnog saobraćaja. Kratke relacije i mali kapacitet aviona povećavaju operativne troškove po SKM, a konkurencija površinskog saobraćaja ograničava cenu prevoza koju tržište prihvata. Ekonomika se može postići samo vrlo efikasnom organizacijom prevoza, uz dobro postavljen program letenja i kapacitete prilagođene potencijalu tržišta. Ovaj saobraćaj obavljaju u Evropi mnogobrojni regionalni prevoznici koji su u punoj meri specijalizovani za tu vrstu saobraćaja na domaćim i kratkim međunarodnim linijama. Najčešće su to relativno male i racionalno organizovane kompanije, sa minimalnim režijskim aparatom, sa vrlo efikasnim operativnim službama i specifičnim marketingom. Po pravilu su to akcionarska društva a u mnogim slučajevima, pored privatnog kapitala, učešće imaju i pojedine regije (lokalne vlasti ili privredne komore) koje time podstiču bolje povezivanje sa okruženjem i brži privredni razvoj. U mnogim slučajevima, od samog početka ili u kasnijim godinama, uspostavlja se poslovna saradnja sa nacionalnim prevoznikom jer u tome nalaze obostrani interes. Oko dobijanja saobraćajnih prava obično nemaju velikih teškoća, jer se u međunarodnoj praksi regionalni saobraćaj odavno tretira liberalnije nego saobraćaj na magistralnim kontinentalnim i interkontinentalnim

linijama. Ove kompanije imaju podršku državnih vlasti, jer ova vrsta avio-prevoza u principu ne povećava zagušenost velikih aerodroma, a doprinosi razvoju regiona što se uklapa u privrednu politiku većine zemalja. U mnogim slučajevima imaju i podršku nacionalnih prevoznika i oni često imaju deo ili većinski paket akcija u regionalnim kompanijama, jer su posebno zainteresovani za priključni karakter nekih regionalnih linija.

Većina AEA kompanija ima jednog ili više regionalnih prevoznika uključenih putem ugovora i/ili kapitala (subsidiaries and/or franchisees) u svoj poslovni i saobraćajni sistem (na pr: Air France 8, Al Italia 3, BA 4, Iberia 3, KLM 1, Lufthansa 6, Olympic Airlines 2, Austrian Airlines 3, SAS 4), jer najveći deo regionalnog saobraćaja nacionalne kompanije ne mogu uspešno obavljati same, sa svojom organizacijom i flotom koja je prilagođena zahtevima „velikog“ saobraćaja. U nekim slučajevima su nacionalne kompanije našle interes da takvim kompanijama prepuste deo ili sve unutrašnje linije, kao i deo međunarodnih kratkih linija sa slabijim tokovima, u kompletnoj eksploataciji, uključujući tehnički i komercijalni aspekt, kao i finansijski rizik. Neke linije nacionalni prevoznici zadržavaju u svojoj komercijalnoj eksploataciji jer su za njih posebno zainteresovani (leti se pod njihovim imenom i brojem leta), ali za njih leti regionalni prevoznik sa svojim avionima i operativnim procedurama („*operating carrier*“) jer on ima niže troškove po jedinici prevoza, kao specijalista za tu vrstu saobraćaja. Ponekad je ta preraspodela linija rađena u sklopu restrukturiranja nacionalnih kompanija koje su došle u finansijsku krizu, često i uz aktivno učešće države, koja, kroz optimalnu organizaciju vazdušnog saobraćaja, želi da stvori povoljnije institucionalne uslove za postizanje ciljeva svoje ekonomsko-saobraćajne politike.

Među stotinak evropskih avio-kompanija koje bi se mogle u celini ili delimično svrstati u regionalne (kako nezavisne tako i one povezane sa većim avio-kompanijama), mnoge su povremeno dolazile u ekonomske teškoće a neke su i bankrotirale. Uprkos tome regionalni saobraćaj u Evropi (kao i u Americi) u poslednje dve decenije ima veće stope rasta od proseka za ukupni avio-saobraćaj. Iskustvo pokazuje da je za poslovni uspeh regionalne kompanije veoma značajno da ima visok stepen samostalnosti u poslovnom odlučivanju, pri čemu osnovni interes mora biti profit, bez obzira na strukturu kapitala u kome veliko učešće može imati neki nacionalni prevoznik ili neka regionalna društvena zajednica.

U Srbiji, kao i u većem delu jugoistočne Evrope, ne postoje prevoznici specijalizovani za regionalni saobraćaj i u okviru definisanja saobraćajne politike se nameće potreba da se ispituju potrebe i mogućnosti za popunjavanje ove praznine. Uloga tog saobraćaja bi bila prvenstveno u međusobnom povezivanju regionalnih centara na prostoru bivše SFRJ, kao i u drugim okolnim zemljama, na

onim pravcima gde postoje uslovi za obnovu ranije saradnje ili uspostavljanje nove privredne i svake druge saradnje. Ako postoji pretpostavka i cilj da bi Beograd mogao i trebalo da bude jedan od najznačajnijih centara celog regiona, to bi doprinelo da se obezbede potrebni saobraćajni tokovi za ovakav saobraćaj. Iz iskustva u svetskoj praksi se zna da to ima i povratni uticaj, pa bi postojanje takvih linija doprinelo jačanju uloge Beograda u regionu. Istovremeno bi ovakve domaće i međunarodne linije doprinele stvaranju tranzitnog centra u Beogradu i omogućile bolje uključivanje manjih centara regiona u svetsku mrežu avio-saobraćaja.

Uslov za uspeh u realizaciji ovakvog projekta je formiranje specijalizovanog prevoznika sa adekvatnom flotom i organizacijom prilagođenom specifičnim potrebama ove vrste avio-prevoza. Finansiranje projekta bi se moglo tražiti u akcionarskom kapitalu, uz učešće zainteresovanih subjekata, gde bi se mogao pojaviti nacionalni avio-prevoznik, država odnosno neke njene institucije i fondovi, pojedine regionalne organizacije, kao i privatni kapital. Pri tome bi trebalo pokušati da se za ovakav projekat zainteresuju i subjekti u nekim regijama susednih država, koji bi, ako u tome nađu svoj interes, mogli biti aktivni partneri u njegovoj realizaciji. Sigurno je da bi tako zamišljeni zajednički projekat bio racionalniji način zadovoljavanja potreba za regionalnim povezivanjem, u odnosu na rešavanje tih potreba kroz osnivanje većeg broja malih regionalnih kompanija. Ovo pitanje treba da nađe svoje mesto u definisanju saobraćajne politike Srbije.

Evromediteranske linije

Ovaj saobraćaj najvećim delom obavljaju nacionalni prevoznici, jer su oni nosioci prava koja proizlaze iz bilateralnih ugovora. U novije vreme se na nekim relacijama pojavljuju i pojedine privatne kompanije sa specifičnom ponudom jeftinijeg avio-prevoza („low cost/no-frills“ prevoznici), koji imaju brzo povećanje obima rada, ali za sada učestvuju samo sa oko 5% u celom interevropskom prevozu. AEA prevoznici obavljaju oko 83% evromediteranskog međunarodnog saobraćaja i njihovi statistički podaci verno ilustruju karakteristike ove vrste linija. U 2001. godini su AEA kompanije prevezle na evromediteranskim linijama blizu 150 miliona putnika, što predstavlja tri četvrtine prevoza na svim njihovim međunarodnim linijama i polovinu ukupnog broja njihovih putnika u celom redovnom saobraćaju. Uprkos dominaciji ovih linija po broju putnika, njihovo učešće u ukupnom transportnom radu AEA kompanija je znatno manje (svega 27%), jer je prosečna relacija ovih putnika oko 930 km, odnosno šest i po puta manja od proseka na interkontinentalnim linijama AEA kompanija.

Evromediteranske linije su tradicionalno bile najstabilniji segment rada AEA prevoznika. Ravnopravno učešće u prevozu sa svim zemljama u toj oblasti je bilo obezbeđeno bilateralnim ugovorima, cene su se formirale na bazi prosečnih troškova za tu vrstu linija i prosečnog iskorišćenja sedišta od oko 55% (što je obezbeđivalo dobar servis i solidnu ekonomiku). Ekonomske krize i konjunktуре su dovodile do manjih oscilacija u prevozu, ali nije bilo velikih poremećaja (kakvi se javljaju povremeno u nekim regionima sveta) zahvaljujući relativno stabilnoj političkoj situaciji u Evropi (ako se izuzmu događaji u prethodnoj deceniji vezani za raspad SFRJ). Zbog toga je saobraćaj na ovim linijama bio profitabilan i predstavljao oslonac za ekspanziju u drugim saobraćajnim oblastima i za ukupan razvoj evropskih kompanija. Situacija se postepeno menja u poslednjih desetak godina. Cenovna deregulacija i delimična liberalizacija saobraćajnih prava (pojava novih „low cost“ prevoznika), ubrzava tendenciju koja je i ranije postojala za postepenim smanjivanjem jediničnih cena prevoza i diktira potrebu snižavanja troškova, kao i povećanje iskorišćenja sedišta na sadašnji nivo od oko 65%. To povećanje iskorišćenja sedišta se delimično ostvaruje i kroz koncentraciju putničkih tokova u tranzitnim centrima, mada u manjoj meri nego kod interkontinentalnih linija. Proces produbljavanja integracije tržišta u okviru EU i njeno geografsko širenje uključivanjem novih država, otvara proces preobražaja najvećeg dela evropskog međunarodnog saobraćaja u domaći saobraćaj na zajedničkom tržištu. Na celom objedinjenom tržištu prevoznici će imati veće mogućnosti za razvoj svoje mreže, ali u ambijentu pojačane konkurencije i bez administrativne zaštite učešća u prevozu, koju su im obezbeđivali međudržavni bilateralni sporazumi.

Statistika AEA za 2000. pokazuje da su svi prevoznici zajedno na ovim linijama imali ukupan prihod od oko 23,6 milijardi US\$. Jedinični prihod je iznosio u proseku 14 US/c po PKM a iskorišćenje sedišta 64,3%, što je bilo dovoljno za pokriće ukupnih troškova. Naravno, rezultati po kompanijama se dosta razlikuju, i kreću se od visokog profita do značajnog gubitka. Preliminarni rezultati za 2001. ukazuju na pogoršanje finansijskih rezultata, ali u znatno manjoj meri nego kod dugolinijskog saobraćaja gde sadašnja kriza ima veći uticaj.

Za JAT su evromediteranske linije uvek bile najprofitabilniji deo njegovog saobraćaja i predstavljale ekonomsku osnovu i motornu snagu za ukupni razvoj kompanije. To je u prošlosti davalo kompaniji mogućnost subvencioniranja domaćih i interkontinentalnih linija, koje su imale znatno lošije finansijske rezultate. U sadašnjem trenutku, kao i u doglednoj budućnosti, evromediteranski saobraćaj i dalje pruža mogućnost za uspešno poslovanje na našem tržištu, uz ekonomski oporavak koji se očekuje. Smanjeno

učešće turističkih kretanja (koja imaju najniže tarife) u strukturi prevoza, trebalo bi da približi yield (prinos) evropskom proseku, a niže plate i za 20% duža prosečna relacija (zbog geografskog rasporeda najjačih centara u Evropi) daje mogućnost nižih troškova po PKM u odnosu na AEA prosek. Posle ulaska naše zemlje u EU, što nije verovatno pre 2010. godine, biće omogućen slobodniji pristup na neuporedivo veće i bogatije tržište, ali u uslovima znatno veće konkurencije i manje administrativne zaštite. To znači da će se otvoriti mogućnosti za još bržu ekspanziju (za to postoje potencijalni uslovi), ali isto tako postoji i opasnost finansijskog kraha ako kompanija u međuvremenu ne bude osposobljena za povećanu konkurenciju na integrisanom tržištu Evrope. Da bi JAT poboljšao svoju ekonomsku situaciju, iskoristio potencijalne razvojne mogućnosti i postao značajan činilac u nacionalnoj ekonomiji, neophodno je da se preduzme sledeće:

- Da JAT izvrši hitnu i radikalnu rekonstrukciju svoje organizacije i poslovanja, kako bi se prilagodio promenama koje su se tokom poslednje decenije dogodile na domaćem i evropskom tržištu i u tom smislu treba da bude ohrabren i podržan od strane države kao vlasnika kapitala i nosioca ekonomske saobraćajne politike. Takođe se uz pomoć države mora naći rešenje za regulisanje starih dugova i nagomilanih kamata u periodu sankcija. Država bi trebalo jasno da stavi do znanja da će, u slučaju velikih unutrašnjih otpora neophodnom restrukturiranju JAT-a, biti primorana da preduzme radikalnije mere, kroz likvidaciju postojeće i istovremeno formiranje nove kompanije koja će biti prilagođena sadašnjem tržištu i uslovima koji na njemu vladaju i koja će bez prekida u kontinuitetu odmah nastaviti saobraćaj, preuzimajući saobraćajna prava i tržište.
- Da JAT donese (uz saradnju i saglasnost državnih organa) i u narednim godinama sistematski sprovodi (i povremeno inovira), dugoročni program modernizacije i racionalizacije svog poslovanja, unapređenja kvaliteta usluga i obnove flote, anticipirajući uslove koji se mogu predvideti za period posle 2010. godine, kada se može pretpostaviti prijem naše zemlje u EU. U tom periodu osposobljavanja za racionalno i kvalitetno poslovanje na slobodnom tržištu proširene EU, neophodno je da Kompanija poboljša svoj *image* kod korisnika (javno mišljenje), da sistemom poslovnih i komercijalnih ugovora poboljša produktivnost, korišćenje flote i punjenje aviona, da postane poželjan partner za saradnju sa uglednim avio-kompanijama u Evropi i svetu i da se čvršće integriše u svetski saobraćajni sistem kroz pristupanje nekoj od kompanijskih grupacija. Država bi trebalo da ostane većinski vlasnik kompanije, da

vrši nadzor nad sprovođenjem programa i da pruža neophodnu podršku kroz mere ekonomske politike. Zaštita nacionalnog prevoznika kroz sistem bilateralnih ugovora u početnim godinama bi morala ostati u punoj primeni, s tim da ambijent konkurencije treba postepeno približavati normama koje se primenjuju unutar EU, paralelno sa osposobljavanjem kompanije i sa približavanjem zemlje učlanjenju u punu evropsku integraciju. Tek u sklopu realizacije takvog programa, bilo bi celishodno da se postavi pitanje delimične privatizacije kompanije, kroz ulaganje dodatnog domaćeg i stranog kapitala.

Interkontinentalne linije

AEA kompanije, kao nacionalni prevoznici i nosioci saobraćajnih prava iz bilateralnih ugovora, obavljaju gotovo ceo interkontinentalni saobraćaj koji pripada evropskim prevoznicima, što predstavlja približno polovinu od ukupnog saobraćaja između Evrope i drugih saobraćajnih oblasti (drugu polovinu prevoza obavljaju kompanije koje imaju sedište van Evrope). Zbog toga se statistika AEA prevoznika može smatrati potpuno reprezentativnom za ovu vrstu saobraćaja. AEA kompanije su u 2001. prevezle na interkontinentalnim linijama 50,4 miliona putnika (u 2000. je bilo 53,8 miliona), što predstavlja nepunih 17% od ukupnog broja putnika na svim redovnim linijama ovih kompanija. Međutim, u ukupnom transportnom radu AEA ove linije imaju dominantno učešće od preko 63%, zahvaljujući prosečnoj relaciji od preko 6000 km. Ukupan prihod je bio 31 milijarda US\$, odnosno 49% od ukunog prihoda AEA u redovnom saobraćaju. Posmatrano po rutama, gotovo polovina ovih putnika (47%) se prevozi na Severnom Atlantiku, blizu četvrtine (24%) za Daleki istok/Australiju, dok jedna četvrtina otpada na preostale rute. Na ovim rutama se koriste gotovo isključivo širokotrupni mlazni avioni, najzastupljeniji su četvoromotorni, nešto su manje brojni tromotorni, a u poslednjih 15 godina su uvedeni i naglo povećali učešće u prevozu nešto manji, ali savremeniji i ekonomičniji dvomotorni avioni. Velika dužina prosečne relacije i veliki kapacitet aviona (prosek u 2001. je 284 sedišta) omogućavaju niske jedinične troškove od svega 4,5-5,0 USc po SKM, što je približno upola manje nego u evromediteranskoj saobraćajnoj oblasti.

Interkontinentalni saobraćaj je doživeo brze promene u poslednjih desetak godina, jer su se posledice cenovne deregulacije najviše osetile u ovoj vrsti saobraćaja gde dolazi do direktne konkurencije među prevoznicima iz svih delova sveta, pri čemu je posebno izražena konkurencija evropskih, severnoameričkih i azi-

jsko-pacifičkih avio-kompanija. To je razlog što je pad prosečnog jediničnog prihoda (*yield*) bio najbrži upravo na ovim linijama. Za poslednjih 10 godina pad je smanjen za 28% što je svakako doprinelo da se broj putnika udvostručio u toku tog perioda. Kako u smanjenju troškova prevoznici nisu mogli naći dovoljnu uštedu, kompenzacija je tražena u povećanju iskorišćenja sedišta (i nosivosti) koje je u 2000. dostiglo izuzetno visok prosek od 77,9% (u kriznoj 2001. je palo na 75,7%). Ovakav godišnji prosek, zapravo znači da je u sezoni povećane tražnje veoma teško naći slobodno sedišta, pogotovo po nižim tarifnim klasama. U ovakvom sniženju cene prevoza i povećanju iskorišćenja sedišta, veliku ulogu je odigrala koncentracija putničkih tokova u velikim tranzitnim centrima, kao i povezivanje većine avio-kompanija u nekoliko globalnih multinacionalnih alijansi koje su omogućile sniženje troškova i bolje punjenje aviona. U tome su imali udela i sofisticirani elektronski rezervacioni i distribucionni sistemi, kao i „*Ravenue management*“ sistemi, koji su omogućili da se prevoz po nižim tarifama pomera na letove koji nisu opterećeni i da se stimuliraju dodatni putnici da popune sedišta koja bi inače ostala prazna.

Iako ovakav razvoj događaja jasno govori o prednosti velikih avio-prevoznika koji su u stanju da koncentrišu saobraćajne tokove u svojim „*habovima*“, ipak je činjenica da su i mnoge manje kompanije uspele da održe svoje interkontinentalne linije, a neke od njih su se u dugolinijski saobraćaj uključile tek početkom devedesetih godina, kada je deregulacija u dugolinijskom saobraćaju već uveliko bila u toku. Od 30 AEA kompanija, u 2001. se u statistici dugolinijskog prevoza pojavljuju čak 22 kompanije, od kojih mnoge spadaju u manje prevoznike (još uvek se pojavljuje i JAT, koji je tokom te godine ukinuo liniju za Peking). Među njima su i neke kompanije iz našeg okruženja, kao AUA, Malev, Češka avio-kompanija, Tarom i naravno Olympic Airlines. Ove manje kompanije nisu bez svojih prednosti, jer putnicima sa svog tržišta nude direktan prevoz za određeni broj tačaka na drugim kontinentima, najčešće u Severnoj Americi i na Dalekom istoku. Finansijski uspeh zavisi pre svega od toga koliki su jedinični troškovi njihovog prevoza i koliko punjenje aviona mogu da ostvare u godišnjem proseku. Da bi pojačali saobraćajne tokove, i ove kompanije stvaraju neke manje tranzitne centre na svojim polaznim aerodromima, postavljajući sistem priključnih linija sa dobrim vezama (kako se radi o manjim aerodromima sa „*humanijom*“ atmosferom i bez velikih zagušenja, ovakvi projekti mogu biti uspešni ako se nude konkurentne cene prevoza). Osim toga, ove kompanije se povezuju komercijalnim ugovorima sa drugim kompanijama ili alijansama radi dovoza tranzitnih putnika u početnu tačku i daljeg prevoza putnika iz termina svojih linija do velikog broja ostalih krajnjih destinacija putnika.

U 2000. su sve AEA kompanije imale sledeće prosečne rezultate: jedinični prihod 6,22 USc/PKM, iskorišćenje sedišta 77,9%, a operativni finansijski rezultat 104,9% pokrivenosti operativnih troškova pre poreza. U 2001. su rezultati bitno pogoršani iz poznatih razloga i napravljen je gubitak, po iznosu približan profitu u prethodnoj godini.

JAT je do raspada SFRJ održavao obiman interkontinentalni saobraćaj koji je uključivao 5 do 6 tačaka u Severnoj Americi i 3-4 tačke na dalekoistočnoj ruti. U 1989. je imao preko 320 hiljada putnika i blizu 3 milijarde PKM na ovim linijama. Ekstenzivno postavljena mreža (veliki broj tačaka sa malom frekvencijom letova) nije omogućavala niske jedinične troškove, a iskorišćenje nosivosti od oko 65% nije bilo dovoljno za pokriće punih kalkulativnih troškova. JAT je mogao da pokriva gubitke dugolinijskog saobraćaja iz profita na evromediteranskim linijama koje su u to vreme bile visokoakumulativne. Osim toga, postojala je perspektiva poboljšanja finansijskih rezultata kroz intenziviranje saobraćaja i racionalizaciju eksploatacije linija.

Desetogodišnji diskontinuitet u dugolinijskom saobraćaju, smanjenje tržišta i pad njegovog potencijala, kao i promene koje su se u međuvremenu desile u svetskom dugolinijskom saobraćaju, nameću pitanja u okviru poslovne politike JAT-a i saobraćajne politike zemlje: da li je poželjno obnavljanje dugolinijskog saobraćaja, da li je to moguće, kada i pod kojim uslovima.

Verovatno je lako složiti se da je to poželjno sa gledišta zemlje, jer omogućava direktno povezivanje bar sa nekim preoceanskim destinacijama gde su putovanja najfrekventnija, time se potpunije iskorišćavaju mogućnosti koje bilateralni sporazumi pružaju u smislu resursa nacionalne ekonomije a povećava se i izvoz saobraćajnih usluga i devizni priliv. Takođe to doprinosi stvaranju tranzitnog saobraćajnog centra na Beogradskom aerodromu što ima pozitivne direktne i indirektno efekte. Sa gledišta avio-prevoznika to je takođe poželjno, jer daje mogućnost bržeg razvoja i razlaganja režijskih troškova na veliki obim transportnog rada. Uostalom, nije slučajno što sve nacionalne kompanije teže razvoju interkontinentalnog saobraćaja, jer time kompletiraju svoj saobraćajni sistem linija i omogućavaju prelivanje i dopunjavanje saobraćajnih tokova. Ostaje pitanje da li je to moguće, kada i pod kojim uslovima.

Pitanje mogućnosti profitabilne eksploatacije interkontinentalnih linija u sopstvenoj eksploataciji zahteva vrlo pažljivo istraživanje. Evidentno je da u nekim prekomorskim zemljama odavno postoje brojne kolonije naših sunarodnika, a u poslednjih deset godina te su kolonije dosta povećane. Političko i privredno uključivanje naše zemlje u međunarodnu zajednicu i učešće u radu njenih institucija, pojačava kretanje ljudi i robe, a istovremeno postavlja zahtev organizacije direktnog i boljeg prevoza. Postoji verovatnoća

da se na nekim relacijama mogu obezbediti dovoljno jaki saobraćajni tokovi da bi se organizovao saobraćaj ako bi ekonomski bio opravdan. Pitanje je kada se i pod kojim uslovima to može realizovati na racionalan način. Razumljivo je da su za takav projekat neophodne pripreme i ispunjenje nekih uslova, koji bi morali biti rezultat pažljivih istraživanja i detaljno razrađenog programa, ali je verovatno da bi se ti uslovi kretali u sledećim pravcima:

- Pre obnavljanja dugolinijskog saobraćaja, potrebno je da nacionalni prevoznik obezbedi u Beogradu priključni regionalni saobraćaj, kompletira svoju bazičnu mrežu u evromediteranskoj oblasti i konsoliduje svoj ekonomski položaj, kako bi imao čvrstu osnovu za dalju ekspanziju na nove oblasti rada. Treba, takođe, imati u vidu da veliki evropski prevoznici i njihove vazduhoplovne vlasti verovatno pokazuju više razumevanja za razvijanje JAT-ove evropske mreže i više spremnosti za poslovnu saradnju, u periodu kada on svoje prekookeanske putnike dovozi samo do njihovih „habova“, nego u periodu kada će početi sam da ih prevozi do nekih prekomorskih destinacija.
- Smišljenim razvojem saobraćajnog programa, komercijalnih i organizacionih mera, treba u mogućoj meri oformiti u Beogradu tranzitni centar, koji će obuhvatiti dotok transfernih tokova sa odabranih tačaka iz šireg gravitacionog područja, ka određenim destinacijama na sopstvenoj mreži u evromediteranskoj oblasti i preko njih ka prekookeanskim destinacijama u saradnji sa drugim kompanijama. Ovakav projekat može dati svoj puni efekat ako se poveže sa projektom formiranja specijalizovane regionalne kompanije koja će, pored međusobnog povezivanja regionalnih centara, obezbediti i njihovo povezivanje sa svetskim sistemom avio-linija u Beogradu kao tranzitnom centru.
- Uvođenje interkontinentalnog saobraćaja u današnjim konkurentskim uslovima na svetskom tržištu, verovatno, ne može naći ekonomsko opravdanje ako se usmeri na obnavljanje ranijeg ekstenzivnog sistema linija sa velikim brojem tačaka i malom frekvencijom letova. Da bi se saobraćaj obavljao sa niskim troškovima po ponuđenom sedištu neophodno je da se ostvari visoka frekvencija letova, makar se u početnim godinama dugolinijski saobraćaj ograničio na samo jednu ili dve dobro odabrane tačke koje imaju najveći potencijal lokalnog i tranzitnog prevoza. Da bi se postigao visok procenat iskorišćenja sedišta i nosivosti, neophodno je da se saobraćajni tokovi koncentrišu i ponudi konkurentan tarifni sistem koji bi u širokom rasponu cena trebalo da obuhvati sve segmente tržišta i kroz „*Ravenue management*“ ostvari maksimalan prihod po

letu. Za ovakav projekat je neophodno ugovoriti partnersku saradnju sa jednom ili više kompanija (alijansa), koja bi mogla da obezbedi po povoljnim uslovima priključne veze za tranzitne putnike od krajnje tačke naše interkontinentalne linije do svih ostalih destinacija u regionu. Verovatno je da se početni koraci mogu ostvariti kroz komercijalne ugovore na linijama drugih kompanija („code share“ i slični aranžmani).

- U raspoloživoj floti JAT-a trenutno postoji samo jedan tro-motorni avion DC-10 za dugolinijski saobraćaj. Za regularan početni saobraćaj bi verovatno bile potrebne bar dve jedinice a verovatno bi se niski troškovi i visok LF lakše mogli obezbediti savremenijim i manjim dvomotornim avionima za dugolinijski saobraćaj. To nameće pitanje adekvatnog rešavanja kapaciteta (putem kupovine uz pomoć dugoročnih kredita ili zakupa) i sastava dugolinijske flote, pre ulaska u takav poduhvat.

Čarter saobraćaj

Za razliku od redovnog saobraćaja, čarter saobraćaj je u celom periodu posle Drugog svetskog rata mnogo liberalnije tretiran od strane vazduhoplovnih vlasti, naročito u pogledu saobraćajnih dozvola u međunarodnom saobraćaju. U 2000. godini čarter prevoz u celom svetu je imao obim rada od 290 milijardi PKM (10% od ukupnog vazdušnog prevoza), od toga 265 milijardi PKM u međunarodnom saobraćaju (13% od ukupnog međunarodnog avio-prevoza) od koga su približno polovinu obavljali evropski prevoznici. To su mnogobrojni manji prevoznici, najčešće sa privatnim kapitalom, poneki od njih u većinskom vlasništvu velikih evropskih tuoperatora ili nacionalnih avio-kompanija, najvećim delom specijalizovani za ovu vrstu prevoza. Čarter prevoz obuhvata nekoliko tržišnih segmenata, kao što su: IT³³ serije letova, radničke serije čarter letova, *ad hoc* čarter letovi, kargo pojedinačni letovi ili serije. Tipična je karakteristika da prevoznik prodaje ceo let, a rizik punjenja preuzima kupac/organizator putovanja. Najveći kupci ovih letova su tuoperatori, koji angažuju velike prevozne kapacitete da bi na tržištu industrijskog turizma nudili svoje paket-aranžmane (avio-prevoz, hotelski smeštaj, zemaljski transfer i staranje o turistima sve do povratka na početni

³³ IT – Inclusive Tours – Paket aranžmani (turistički programi koji obuhvataju avio-prevoz, hotelski smeštaj, transfere, izlete i druge usluge u organizaciji agencija/tuoperatora)

aerodrom). U novije vreme se na nekim turističkim destinacijama dozvoljava ograničena prodaja individualnog prevoza (*seat only*).

Iako po definiciji redovni i čarter saobraćaj imaju različita područja rada i drugačiji karakter prevoza, na nekim rutama se među njima oduvek javljao određeni stepen konkurencije: čarter prevoznici su na legalan ili ilegalan način nastojali da na svojim čarter serijama prevoze izvestan broj individualnih putnika, a redovni prevoznici su na nekim svojim redovnim linijama prodavali turoperatorima deo kapaciteta (*Part Charter*), ili su uvodili specijalne grupne i individualne IT tarife. Posle tarifne deregulacije u redovnom saobraćaju, redovni prevoznici su dobili veće mogućnosti za konkurentsku borbu i na nekim segmentima tržišta su marginalizovali obim čarter prevoza. Tipičan primer za to je prevoz na rutama između SAD i Evrope, kada je učešće čartera u 70-tim godinama iznosilo 25% a početkom 80-tih se naglo smanjilo i stabilizovalo se na nivou 5 do 7%. Uloga čartera je ipak ostala nezamenljiva u pojedinim segmentima tržišta, a tu se posebno ističe masovni prevoz aranžmanskih turista između ekonomski razvijenih evropskih zemalja i turističkih destinacija na Mediteranu, u okviru turoperatorskih programa.

Poslovanje ove vrste saobraćaja nije opterećeno velikim troškovima marketinga i opšte režije, koriste se relativno veliki avioni i na dugačkoj prosečnoj relaciji, servis na zemlji i u avionu je dosta reduciran, putnička kabina je u konfiguraciji sa maksimalnim brojem sedišta, što sve zajedno omogućava dosta niže jedinične troškove u odnosu na redovni saobraćaj. Kao ilustracija mogu da posluže podaci o čarter saobraćaju AEA kompanija, koje obavljaju čarter prevoz kao sporednu delatnost u cilju dopunskog korišćenja svojih aviona i operativnih službi, mada neke kompanije imaju i posebne čarter pogone sa izdvojenom flotom. U 2000. je njihov prevoz iznosio nešto preko 7 miliona putnika i oko 17 milijardi PKM, što je svega oko 11% ukupnog čarter saobraćaja u Evropi. Ipak, podaci o čarter prevozu AEA kompanija u 2001. ukazuje na karakteristike ove vrste saobraćaja u Evropi: prosečna dužina relacije 1800 km, prosečan kapacitet po letu 170 sedišta, troškovi oko 4,5 USc/SKM, što je približno na nivou redovnih linija u interkontinentalnom i upola manje od redovnih linija u evromediteranskom saobraćaju. Može se još navesti da je iskorišćenje sedišta iznosilo 82,5% i prihod po PKM oko 5,5 USc, mada ovi podaci nisu posebno značajni za prevoznika, jer se u najvećem broju slučajeva ne prodaju pojedinačna sedišta već ceo let, pa rizik punjenja aviona leži na zakupcu-turoperatoru.

Do 1990. godine je u u bivšoj SFRJ postojao obiman čarter saobraćaj što je omogućavao razvijen industrijski turizam, pre svega duž Jadranske obale, a u manjoj meri i turizam na drugim destinacijama (jezera, zimski planinski centri). Obavljala su ga (pored

stranih čarteraša) tri domaća prevoznika: Aviogenex, Inex Adria i Air Jugoslavija (koja je bila JAT-ov pogon). Posle 10 godina ratnih sukoba, embarga na vazdušni prevoz i zamrlag turizma, početkom 2000-tih godina situacija je sledeća:

– Aviogenex je opstao zahvaljujući iznajmljivanju aviona (sa posadama i tehničkim održavanjem) po zemljama u razvoju (uglavnom u Africi), ali sa nagomilanim brojnim problemima, zastarelim avionima, jako umanjenim tržištem i bez jasne razvojne perspektive.

– Adria Airways se transformisao pretežno u redovnog prevoznika, ali oko 17% svog obima rada ipak obavlja u čarter prevozu, na turističkom tržištu koje je smanjeno posle raspada zemlje.

– Air Jugoslavia postoji još uvek kao komercijalno ime JAT-ovog čarter saobraćaja koji nema poseban identitet kao profit centar. Obim rada je u usponu ali sa učešćem od svega 5% u ukupnom prevozu (52 hiljade putnika u 2001.), i za sada je velikim delom baziran na emitivnom turizmu koji je ograničen niskim životnim standardom u Srbiji. Receptivni turizam još nije u punoj meri obnovljen i u svakom slučaju ostaje limitiran drastično umanjenom turističkom ponudom u odnosu na raniju državu.

– Croatia Airlines je nacionalna kompanija Hrvatske i zaokupljena je pre svega razvojem redovnog saobraćaja u kome obavlja 86% prevoza, ali u čarteru je u 2001. prevezla 175 hiljada putnika. S obzirom da Hrvatska poseduje velike turističke kapacitete duž Jadranske obale, postoji veliki potencijal razvoja čarter prevoza i verovatno je da će se to rešavati osnivanjem specijalizovanih čarter kompanija. Jedan takav čarter prevoznik je već formiran, Air Adriatic sa sedištem u Rijeci.

– Montenegro Airlines je za sada više orijentisan na razvoj redovnog saobraćaja, ali ima izvestan potencijal za razvoj čarter prevoza, s obzirom na turističke kapacitete u Crnoj Gori.

Prevoz tereta

Prevoz tereta predstavlja posebnu problematiku i to bi moglo biti predmet posebnog razmatranja, pošto je u ovom radu razmatran uglavnom putnički saobraćaj. Ipak, ovde se daje nekoliko podataka radi opšte orijentacije.

U ukupnom svetskom redovnom avio-prevozu u 2000. godini, od 401 milijarde TKM (putnici, roba i pošta zajedno), prevoz robe učestvuje sa 29% (117 milijardi TKM) i prevoz pošte sa 1,5% (6 milijardi TKM).

IATA prevoznici dominiraju u ovom prevozu i učestvuju sa 97% u prevozu robe i 92% u prevozu pošte. Od skoro 115 milijardi TKM robnog transporta svih IATA kompanija, više od polovine

(oko 52%) je prevezeno u kargo odeljcima putničkih aviona, dok je ostatak prevezen posebnim *all cargo* avionima. U prevozu pošte, putnički avioni su učestvovali sa 88%. Najveći deo tog prevoza tereta je izvršen na interkontinentalnim linijama i to: Evropa–Daleki istok 25%, Evropa–Severna Amerika 20% i Severna Amerika–Azija takođe 20%, na ostalim rutama 1-4%. Unutar saobraćajnih oblasti se prevozi mnogo manje tereta, što očito pokazuje da je avion na kratkim i srednjim linijama mnogo manje konkurentan u robnom nego u putničkom prevozu. Unutar Evrope, koja nas najviše interesuje, prevozi se svega 2,6% od ukupnog transportnog rada u prevozu robe, a slično je i u prevozu unutar ostalih oblasti. Naravno, ako se posmatra prevoz u tonama (umesto u TKM), učešće unutar saobraćajnih oblasti je veće (eliminise se uticaj dužine relacije), pa se tako unutar Evrope prevozi oko 8% od ukupnog svetskog prevoza tereta.

Slični odnosi u pogledu prevoza se dobijaju i kada se analizira statistika AEA prevoznika. Od značaja može biti da se spomene jedinični prihod od prevoza tereta kod AEA kompanija: U evromediteranskoj oblasti on je u 2000. godini iznosio oko 50 USc/TKM (kod prevoza putnika 14 USc/PKM), a na interkontinentalnim rutama oko 24 USc/TKM (kod prevoza putnika oko 6 USc/PKM). Sve kompanije AEA su u 2001. koristili u all-cargo prevozu 4 uskotrupna aviona i 45 širokotrupnih aviona, što takođe ukazuje na njihovu orijentaciju prevoza tereta pretežno na dugim linijama, pogotovo kada se radi o specijalizovanom čisto teretnom prevozu. Radi poređenja se može takođe navesti da su iste godine AEA prevoznici imali u putničkoj floti (na kojoj je prevezeno više od polovine ukupnog tereta) ukupno 2182 aviona, od čega 1710 uskotrupnih aviona i 472 širokotrupna aviona (koji se koriste najvećim delom na dugim linijama i imaju mnogo veće kargo odeljke).

U našoj zemlji se može računati na ubrzani rast prevoza tereta, u skladu sa oporavkom privrede i razvojem obima i strukture spoljnotrgovinske razmene. Može se očekivati da će porast robnog prevoza u velikoj meri biti u srazmeri sa razvojem međunarodne mreže putničkih linija, jer će se u doglednoj budućnosti najveći deo robnog prevoza obavljati u kargo odeljcima putničkih aviona. Zbog toga će obim prevoza tereta biti zavisian ne samo od potencijala kargo tržišta, već i od obima, strukture i karakteristika putničkog prevoza (rasprostranjenost mreže linija, razvijenost tranzitnog saobraćaja, postojanje interkontinentalnih linija i učešće širokotrupnih aviona). Kao realan cilj u okviru saobraćajne politike se može računati da približno polovinu međunarodnog teretnog prevoza obavljaju domaći prevoznici, pod uslovom da se ostvari povratak JAT-a u dugolinijski saobraćaj, što podrazumeva ostvarenje mnogih preduslova kao i odgovarajuću politiku u pogledu saobraćajnih prava.

Ideja za formiranje nekog značajnijeg tranzitnog centra za kargo („cargo hub“) na Beogradskom aerodromu, koja se povremeno iznosi, zahteva detaljniju proveru sa gledišta potencijala tržišta, kao i saobraćajno-ekonomskih uslova za realizaciju takvog projekta. Iskustva iz svetskog i evropskog saobraćaja pokazuju da se tri četvrtine prevoza tereta obavlja na interkontinentalnim relacijama i da se pri tom više od polovine tog prevoza ostvaruje u kargo odeljcima putničkih aviona. To ukazuje da mogućnost stvaranja nekog značajnijeg kargo centra, u velikoj meri zavisi od obima i strukture putničke mreže linija koja će se formirati na Beogradskom aerodromu i posebno od eventualnog otvaranja interkontinentalnih linija, koje su u mogućnosti da ponude konkurentan prevoz kontejnera i paleta u kargo prostorima širokotrupnih putničkih aviona.

Naravno, ne treba unapred isključiti mogućnost nezavisnog prevoza tereta posebnim „*all cargo*“ avionima, ali bi prethodno trebalo istražiti koji su to proizvodi visoke vrednosti koji bi se mogli ekonomično prevoziti na dugim relacijama (u oba pravca), u spoljnotrgovinskoj razmeni našeg regiona sa drugim kontinentima. Tek na osnovu toga bi se moglo razmišljati o najpovoljnijem institucionalnom rešenju za organizaciju specijalizovanog all-cargo prevoza i adekvatnog centra za opsluživanje velikih količina robe u prihvatu, otpremi i tranzitu, imajući u vidu i konkurenciju drugih kargo centara u regionu.

4. Ekonomika vazdušnog saobraćaja

4.1. Troškovi u avio-saobraćaju

4.1.1. Vrste troškova, tendencije u promeni strukture i kretanje jediničnih troškova

Prema definiciji komiteta za troškove AEA, kao i slične grupe u okviru IATA-e (AETF³⁴), operativni troškovi avio-kompanija se svrstavaju u dve grupe: direktni operativni i indirektni operativni troškovi.

U grupu direktnih operativnih troškova spadaju: pilotsko osoblje, gorivo i mazivo, osiguranje, tehničko održavanje, amortizacija aviona, zakup aviona, landing i aerodromske takse, takse preleta.

U grupu indirektnih operativnih troškova spadaju: hendling, kabinsko osoblje, putnički servis, prodaja i promocija, opšti i administrativni troškovi.

Tabela 6. Struktura operativnih troškova IATA kompanija za 2000. godinu

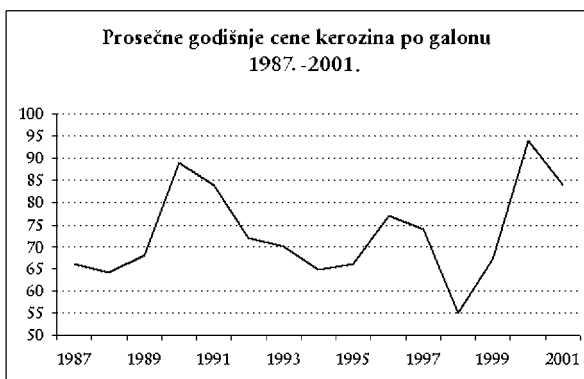
	Struktura
Troškovi posada	6,4%
Gorivo i mazivo	16,8%
Osiguranje	0,2%
Tehničko održavanje	9,8%
Amortizacija aviona	7,9%
Troškovi zakupa aviona	5,4%
Takse preleta i landing	7,8%
Hendling i zemaljsko opsluživanje	10,9%
Troškovi kabinskog osoblja	6,6%
Putnički servis	6,4%
Prodaja i promocija	16,3%
Opšti i administrativni troškovi	5,3%

³⁴ AETF – Airline Economic Task Force – Radna grupa IATA za ekonomiku avio-kompanija

Struktura operativnih troškova kao i visina jediničnih troškova zavisi od velikog broja faktora, od kojih se jedan deo nalazi pod kontrolom avio-kompanija, dok se drugi menjaju pod dejstvom faktora na koje avio-kompanije ne mogu da utiču. U Tabeli 6. je data struktura direktnih i indirektnih operativnih troškova IATA kompanija koje su zastupljene u AETF, za ukupan saobraćaj u 2000. godini.

Direktni operativni troškovi avio-kompanija u velikoj meri zavise od strukture i starosti flote. Najnovija generacija aviona ima i do 30% manju potrošnju goriva u odnosu na tipove iz 70-tih godina i svega dva člana posade u pilotskoj kabini, što bitno utiče na smanjivanje DOT³⁵. Ovi avioni imaju i niži nivo buke, što takođe utiče na troškove jer ih oslobađa eksploatacionih ograničenja i dodatnih taksi na prekoračenja dozvoljenog nivoa buke, koje ima sve oštrije kriterijume, naročito u zapadnoj Evropi. Troškovi tehničkog održavanja se povećavaju sa starošću aviona, što takođe daje prednost novijoj i savremenijoj floti. Sa druge strane, nova flota povećava troškove amortizacije i zakupa aviona, odnosno zahteva mnogo veće angažovanje sredstava za otplatu kredita i kamate. Zbog toga, određivanje optimalnog balansa starosne strukture flote, u zavisnosti od karaktera saobraćaja i poslovanja (godišnji nalet aviona, iskorišćenje sedišta, struktura mreže i prevoza, jediničan prihod), predstavlja jedan od bitnih uslova za uspešno poslovanje avio-kompanija i uravnoteženje prihoda i troškova.

Slika 7. USc po galonu



Velike oscilacije u ceni kerozina do kojih povremeno dolazi pod uticajem ratnih sukoba i političkih ili energetskih kriza, unose element nestabilnosti ne samo u direktnim operativnim, već i u ukupnim troškovima, što je razumljivo s obzirom da gorivo spada u stavke sa najvećim učešćem u strukturi troškova. Zbog toga je u

³⁵ DOT – Direct Operating Cost – Direktni operativni troškovi

2000. došlo do porasta učešća goriva u strukturi troškova avio-prevoza na 16,8% (u 1999. je bilo 12,3%). To je bila posledica poremećaja cene kerozina, koja je u avgustu 1998. iznosila 51,4 USc, u decembru 2000. 113,1 USc, da bi u 2001. pala u proseku na 90 USc po galonu).

U 2000. godini je u strukturi direktnih operativnih troškova zabeleženo i povećano učešće troškova zakupa uz smanjeno učešće troškova amortizacije. To ukazuje da su se avio-kompanije, u uslovima kolebljivog tržišta, radije odlučivale na zakup³⁶, nego na kupovinu novih avio-jedinica.

Indirektni operativni troškovi su tokom proteklih deset godina imali tendenciju stalnog pada učešća u ukupnim operativnim troškovima, a takođe i pada jediničnog troška u apsolutnom iznosu.

Najveći pad su zabeležili troškovi prodaje, koji su u 1990. učestvovali sa 19,5% u ukupnim operativnim troškovima, a u 2000. sa 16,3%. To je posledica primene usavršenih elektronskih distribucionih sistema, kao i savremenijih, efikasnijih i jeftinijih načina prodaje prevoznih dokumenata, koji imaju za cilj da smanje učešće provizija i ostalih troškova prodaje. Svi ostali indirektni troškovi su takođe bili u padu.

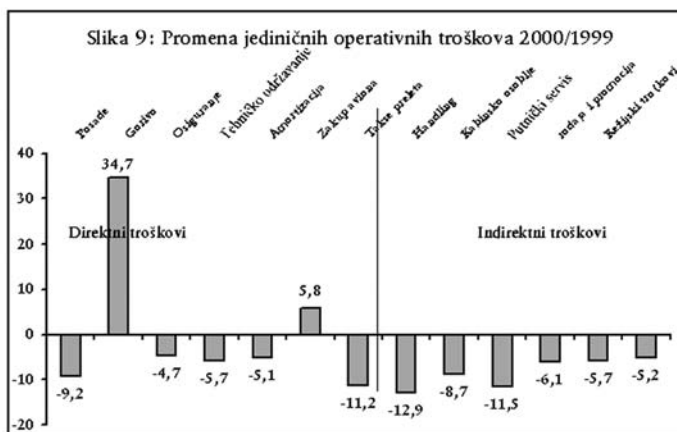
Na smanjenje troškova, naročito u grupi indirektnih operativnih troškova, značajan uticaj ima **porast produktivnosti**, kao jedan od elemenata nad kojim kompanije imaju kontrolu i koji omogućava uspešno poslovanje u uslovima povećanja konkurencije i smanjenja jediničnog prihoda. U periodu 1991.-2001. godine, produktivnost u avio-saobraćaju (merena realizovanim tonskim kilometrima po zaposlenom) je rasla po prosečnoj stopi od 4,1%, tako da je u tom periodu porasla za preko 50% (Slika 8.).

Slika 8. Produktivnost 1991.-2001.



³⁶ Zakup aviona - raširena forma obezbeđenja aviona u avio-saobraćaju, kroz razne oblike zakupa: ACMI (avion, posada, održavanje i osiguranje), kratkoročni zakup bez posade ili sa njom (Dry ili Wet Lease), dugoročni zakup bez otplate vlasništva ili sa preuzimanjem vlasništva po isteku zakupa (Lease/Purchase).

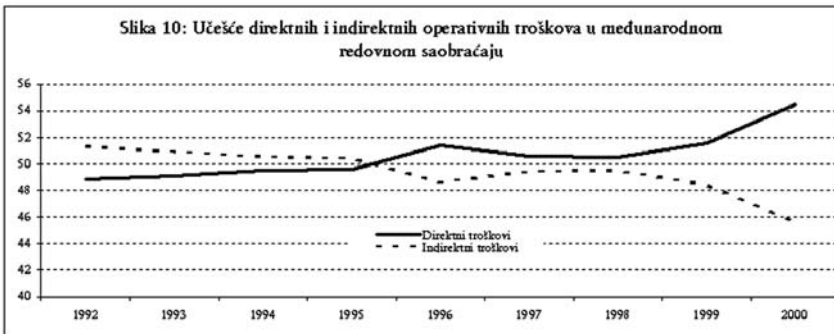
To je jedna od najznačajnijih komponenata troškova nad kojima avio-kompanije mogu imati kontrolu, jer zarade zaposlenih u ukupnim troškovima avio-kompanija imaju širok raspon učešća od 8% do 51%, u zavisnosti od vrste i obima saobraćaja koji prevoznik obavlja, od odnosa sopstvene proizvodnje i korišćenja usluga drugih organizacija u izvršenju pojedinih prevozničkih funkcija, kao i od stepena dostignute produktivnosti, organizovanosti i efikasnosti pojedinih kompanija.



Na Slici 9. je prikazano kretanje **jediničnih operativnih troškova** u 2000. u odnosu na 1999. U grupi direktnih troškova, iz ranije navedenih razloga je došlo do drastičnog povećanja goriva za 34,7%. Kod ostalih direktnih troškova, jedino su još povećani troškovi zakupa za 5,8%, (ali su smanjeni troškovi amortizacije za 5,1%), što je posledica odlaganja porudžbina aviona zbog nesigurnog tržišta. Svi ostali direktni troškovi su bili u padu za 4,7 do 11,2%, uključujući troškove posada koji su smanjeni za 9,2% (od 1996. godine su smanjeni čak za 25% zahvaljujući manjem broju članova posade kod savremenih aviona i njihovom većem korišćenju). To ipak nije bilo dovoljno da kompenzira porast goriva i zakupa, tako da su jedinični direktni operativni troškovi u 2000. godini u odnosu na 1999. godinu povećali ne samo svoje učešće u ukupnim operativnim troškovima, već su povećani i u apsolutnom smislu. U grupi indirektnih troškova, kod svih stavki je zabeležen pad jediničnih troškova za 5,2 do 12,9% u odnosu na prethodnu godinu, pri čemu je najveće smanjenje bilo kod handlinga i putničkog servisa.

Uprkos velikom rastu troškova goriva u 2000. godini, avio-kompanije su uspele da smanje ukupne jedinične operativne troškove za 1,4%, zahvaljujući smanjenju svih stavki koje su u većoj meri pod njihovom kontrolom.

U strukturi troškova, evidentan je konstantan rast učešća **direktnih operativnih** troškova u proteklih desetak godina, od 48,8% koliko je iznosio u 1992. godini, do 54,3% u 2000. godini (Slika 10.). Ovaj trend može se objasniti, pre svega rastom cena goriva i nekih drugih inputa, kao i naporima kompanija za redukcijom troškova na koje imaju uticaja, a koji se većim delom nalaze u grupi indirektnih troškova. Dugoročno posmatrano, i direktni operativni troškovi (po jedinici prevoza) imaju tendenciju blagog opadanja pod uticajem tehnološkog unapređenja aviona, ali njihovo učešće u ukupnim troškovima je ipak u relativnom porastu, zbog bržeg smanjenja indirektnih troškova. Tendenciji blagog opadanja direktnih operativnih troškova doprinosi i brzi porast cene aviona (troškovi amortizacije i zakupa), koji ne dopušta da se tehnološka unapređenja aviona osetnije odraze na snižavanje jediničnih troškova avio-prevoza.



Da bi se smanjile posledice krize do koje je došlo u 2001. godini, sve kompanije su preduzele vanredne mere za smanjenje troškova. U okviru tih mera, broj zaposlenih kod IATA članica je smanjen za oko 5,4% u odnosu na 2000. godinu, a smanjene su i prosečne zarade. Kod članica AEA prosečne zarade zaposlenih su pale za 6,7%.

Pored podele na direktne i indirektno operativne troškove, u analizi poslovanja avio-kompanija može se uzeti u obzir i podela na **fiksne i varijabilne troškove**. Ona daje mogućnost da se ispita promena jediničnih troškova (kao i rentabilnosti prevoza) u zavisnosti od povećanja obima rada, u ograničenom opsegu koji ne zahteva povećanje ukupnih fiksnih troškova (isti broj aviona i personala). Isto tako, u slučaju smanjene realizacije prevoza u kriznim periodima, ova podela može olakšati analizu neto efekata koji se raznim varijantama redukcije broja letova dobijaju u smanjenju proporcionalnih troškova. Istovremeni porast jediničnih troškova i koeficijenta iskorišćenja sedišta, kao i promena rentabilnosti prevoza i, u zavisnosti od procene intenziteta i trajanja poremećaja,

ukazaju na to da li je neophodna hitna redukcija dela fiksnih troškova (smanjenje radne snage, flote i drugih kapaciteta).

Jedino amortizacija i osiguranje predstavljaju čiste fiksne troškove, dok se za gorivo i takse preleta/lendinga može reći da su u celosti varijabilni troškovi. Sve ostale stavke u strukturi direktnih i indirektnih troškova, pored proporcionalne komponente, imaju u svom sastavu i manje ili veće učešće fiksnog dela troška (objekti, oprema, osoblje). U načelu, kompanije koje samostalno obavljaju sve funkcije u procesu prevoza, mogu postići niži nivo jediničnih troškova, pod uslovom da imaju dovoljan obim rada i racionalnu organizaciju, ali time formiraju glomazniju organizaciju, povećavaju učešće fiksnih troškova i smanjuju fleksibilnost u brzom prilagođavanju nepredviđenim promenama na tržištu. U zavisnosti od sadržaja rada, obima posla i poslovne politike, avio-prevoznici se mogu, u manjoj ili većoj meri, oslanjati na usluge drugih kompanija ili specijalizovanih servisa, za obavljanje pojedinih funkcija u procesu prevoza (na primer tehničko održavanje, handling, putnički servis i drugi troškovi) ili naprotiv pojedine funkcije razvijaju iznad svojih potreba, vršeći te usluge i za druge kompanije. Time se bitno menja odnos između fiksne i varijabilne komponente kod pojedinih vrsta troškova, kao i kod ukupnih troškova avio-kompanije. Zbog toga, međunarodne organizacije i njihovi ekonomski komiteti ne prikazuju podatke avio-kompanija prema ovoj podeli troškova, smatrajući ih nedovoljno uporedivim bez dodatne analize odnosa sopstvenog rada i usluga koje se koriste ili daju. Troškovi se prema ovoj podeli ipak planiraju i prate u većini kompanija radi internih analiza i poslovnog odlučivanja.

4.1.2. Jedinični troškovi AEA prevoznika po saobraćajnim oblastima

U **Tabeli 7.** su dati jedinični operativni troškovi svedeni na raspoloživi tonski kilometar, po strukturi troškova. Jedinični troškovi se veoma razlikuju po vrstama saobraćaja i rutama, u zavisnosti od eksploatacionih uslova, i zbog toga se ti podaci prate i analiziraju podeljeni na veći broj saobraćajnih oblasti. U priloženoj tabeli su prikazani podaci samo za tri osnovne kategorije saobraćaja: domaće linije, međunarodni kontinentalni saobraćaj, interkontinentalne linije. Podaci se odnose na 2000. godinu i predstavljaju prosek za 28 članica AEA, koje obavljaju tri četvrtine ukupnog redovnog prevoza svih evropskih avio-kompanija.

Tabela 7. Jedinični troškovi i prihodi po vrstama saobraćaja (AEA u 2000.)

	Domaći saobraćaj	Međunarodni saobraćaj Srednje i kratke linije	Dugolinijski saobraćaj
Jedinični operativni troškovi, USc/ATK ³⁷			
Letačko osoblje	7,95	6,05	2,34
Gorivo i mazivo	11,36	8,86	6,44
Osiguranje	0,16	0,12	0,05
Tehničko održavanje	11,40	3,91	3,31
Amortizacija aviona	5,84	3,98	2,74
Troškovi zakupa	5,30	4,02	1,29
Hendling i lending	5,73	2,75	1,00
Takse preleta i Aerodromske takse	4,40	3,57	1,59
Direktni operativni troškovi	52,15	33,26	18,77
Zemaljsko opsluživanje	18,67	9,13	2,59
Kabinsko osoblje	5,25	5,73	3,09
Putnički servis	5,10	4,40	2,25
Ostalo osiguranje	0,10	0,05	0,06
Prodaja i promocija	15,89	11,28	5,67
Opšti i administrativni troškovi	7,45	2,47	1,73
Indirektni operativni troškovi	52,44	33,06	15,38
Ukupni operativni troškovi	104,59	66,32	34,15
Jedinični prihodi (yield), USc po jedinici realizovanog prevoza			
Putnički yield ³⁸	15,85	10,01	5,86
Cargo yield ³⁹	72,27	45,72	16,77
Ukupni Yield ⁴⁰	172,23	108,30	49,59

³⁷ ATK – Available Tonne-Kilometre – Raspoloživi (ponudeni) TKM (tonski kilometar)

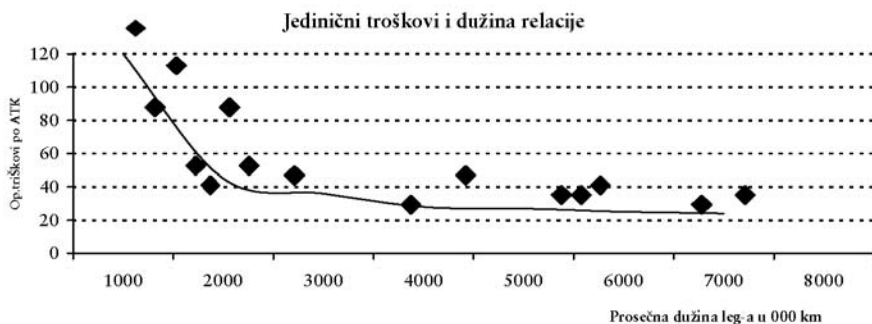
³⁸ Jedinični prihod od prevoza putnika, USc po realizovanom PKM (putničkom kilometru)

³⁹ Jedinični prihod od prevoza tereta, USc po realizovanom TKM (tonskom kilometru) tereta

⁴⁰ Jedinični prihod od ukupnog prevoza, USc po realizovanom ukupnom TKM (putnici, roba i pošta)

Uočljivo je da su jedinični troškovi najniži na dugim linijama koji su u toj godini iznosili 34,15 USc po raspoloživom tonskom kilometru. Na kratkim i srednjim međunarodnim linijama jedinični trošak je skoro dvostruko veći (66,32 USc/ATKM), a na unutrašnjim linijama čak tri puta veći (104,59 USc/ATKM). Generalno govoreći, kraće relacije imaju veće jedinične troškove, jer mnogi troškovi po letu ne zavise od dužine relacije, ili bar ne rastu u direktnoj proporciji sa dužinom relacije (Slika 11.).

Slika 11. Jedinični troškovi u funkciji dužine relacije USc/ATK



Pojedinačne stavke u strukturi troškova imaju isti redosled u pogledu visine jediničnog troška po vrstama saobraćaja, ali razlike nisu iste. Naravno, razlike se javljaju i kada se uđe dublje u analizu podgrupa po rutama i oblastima u okviru interkontinentalnih, odnosno kratkih i srednjih linija.

Razlike nastaju zbog uslova eksploatacije u pojedinim vrstama saobraćaja, kao i zbog prirode pojedinih troškova. Najveći neposredni ili posredni uzročnik razlika u jediničnim troškovima je prosečna dužina relacije, koja kod AEA kompanija iznosi 470 km za domaće, 930 za kratke i srednje međunarodne (evromediterranska oblast) i 6.000 km za interkontinentalne linije. Ona direktno utiče na razlaganje troškova koji su vezani za aerodromske operacije (prihvat i otprema aviona, putnika i robe, takse sletanja). Dalje, sa povećanjem prosečne relacije, povećava se prosečno korišćenje aviona i posada (godišnji broj časova letenja), a time smanjuju jedinični troškovi koji od toga zavise (amortizacija, zakup, osiguranje, troškovi letaća i kabinskog osoblja). Sistem tehničkog održavanja aviona sadrži u sebi i značajnu komponentu fiksnih troškova, a svi radovi nisu određeni samo časovima letenja, već su delimično vezani i za broj letova i za kalendarske rokove, tako da dužina relacije i korišćenje aviona (godišnji nalet) utiče takođe i na jedinične troškove tehničkog održavanja. Sa dužinom relacije se povećava i prosečna brzina letenja (povećava se učešće horizontalnog leta na optimalnoj visini u odnosu na segmente leta u penjanju i aero-

dromske procedure pri poletanju i sletanju), što takođe utiče na smanjenje mnogih troškova po raspoloživom TKM, uključujući gorivo i tehničko održavanje. Jedan od uzroka navedenih razlika po saobraćajnim oblastima je i smanjenje jediničnih troškova sa povećanjem kapaciteta aviona, što takođe doprinosi nižim troškovima na dugim linijama, na kojima dominira korišćenje širokotrupnih aviona velikog kapaciteta.

Kada je u pitanju čarter saobraćaj AEA prevoznika, struktura troškova se bitno razlikuje. Direktni operativni troškovi imaju mnogo veće učešće nego u redovnom prevozu, a ukupni jedinični troškovi su znatno manji nego u redovnom saobraćaju. AEA prevoznici su u 2000. godini u svom čarter saobraćaju, na prosečnoj relaciji od 1800 km (najvećim delom turističke destinacije na Mediteranu), imali jedinični trošak od svega 22,6 USc/ATKM. Redovni prevoznici svoj čarter obavljaju kroz dopunsko korišćenje flote u vreme kada svi avioni nisu angažovani u redovnom saobraćaju (većim delom kasno uveče i noću), čime se povećava iskorišćenost flote i snižavaju jedinični troškovi. Aerodromski troškovi (handling, landing i takse) su niži nego u redovnom saobraćaju, s obzirom da se cene ovih usluga vrlo često bitno razlikuju u zavisnosti od špica i opterećenosti aerodroma. Troškovi putničkog servisa su značajno niži nego u redovnom saobraćaju, a takođe i ostali indirektni troškovi jer praktično ne postoje troškovi prodaje i rezervacionog sistema, a troškovi režije su takođe minimalni.

4.1.3. Jedinični troškovi ostalih evropskih prevoznika (koji nisu članovi AEA)

U evromediteranskoj saobraćajnoj oblasti, AEA kompanije obavljaju samo mali deo evropskog čarter saobraćaja, dok mnogostruko veći obim čarter prevoza imaju ostali prevoznici. U zemljama sa razvijenim emitivnim ili receptivnim turizmom postoji veliki broj specijalizovanih čarter prevoznika, kod kojih su svi elementi poslovanja prilagođeni jeftinom prevozu sa redukovanim komforom i servisom. Njihovi jedinični troškovi su na nivou čarter prevoza kod AEA kompanija ili čak i nešto ispod toga. Zbog izraženog sezonskog karaktera turizma, čarter prevoznici postižu manje godišnje korišćenje aviona od AEA kompanija, ali u formiranju jediničnih troškova to kompenzuju starijim sastavom flote, većim brojem sedišta u putničkoj kabini, kao i većim korišćenjem aerodroma sa nižim cenama usluga.

Znatno je heterogeniji sastav ostalih prevoznika (osim članova AEA) koji učestvuju u redovnom prevozu putnika. U Evropi su 2000. godine 142 avio-kompanije učestvovala u redovnom prevozu. Ako se izuzmu 28 AEA prevoznika (uglavnom nacionalni pre-

voznici), koji obavljaju gotovo ceo interkontinentalni i dve trećine evropskog redovnog prevoza, među ostalim kompanijama se mogu izdvojiti tri grupe prevoznika, sa zajedničkom crtom da su uglavnom specijalizovane za određene vrste prevoza i segmente tržišta:

– **Čarter prevoznici** koji na turističkim destinacijama, pored aranžmanskih turista, prevoze i individualne putnike („seat only“), po cenama koje su veće od aranžmanskog čarter prevoza (u sklopu IT paketa), ali dosta niže nego na redovnim linijama jer su bazirane na troškovima čarter saobraćaja. Prevoz se nudi najvećim delom na relativno dugim turističkim relacijama ka mediteranskim destinacijama (1.500-2.000 km) ili na radničkim letovima koji povezuju zapadnoevropske industrijske centre sa domicilnim zemljama „gastarbajtera“ (najčešće mediteranske zemlje). Iako taj saobraćaj po vrsti saobraćajne dozvole obično ima formalni status čartera, on se obavlja po ustaljenom redu letenja, u serijama koje mogu da traju više meseci ili tokom cele letnje, odnosno zimske sezone. Pojedinačna prodaja se obično vrši preko specijalizovanih agencija/tur-operatora, koji kontrolišu te segmente tržišta i pojedinačnu prodaju konsoliduju u grupe, a često i zakupljuju deo sedišta na čarter linijama (ponekad i na redovnim linijama). Procenjuje se da čarter učestvuje sa približno 20% u ukupnom kapacitetu individualnog prevoza (izraženo u sedište-kilometrima) u saobraćaju unutar evromediteranske oblasti. Svojim niskim tarifama, oni stimulišu nova turistička, radnička i druga individualna putovanja, ali teže i preraspodeli postojećih saobraćajnih tokova, ne samo sa redovnih avio-linija, već i sa drugih prevoznih sredstava (privatni automobil, autobus, voz, brod).

– **Regionalni redovni prevoznici**, koji su dosta brojni u Evropi (preko 80 su članovi ERAA-European Regional Airlines Association), obavljaju saobraćaj pretežno na regionalnim linijama, najčešće avionima ispod 100 sedišta. Taj prevoz se nudi uglavnom na kratkim domaćim i međunarodnim linijama (ispod 1000 km), i njegovo učešće u celom saobraćaju unutar Evrope u 2000. godini se procenjuje na oko 8%. Saobraćaj je namenjen poslovnim i drugim putnicima između regionalnih aerodroma, kao i njihovom povezivanju sa tranzitnim centrima. Kako je na ovim linijama vazdušni prevoz prvenstveno u konkurenciji sa drumskim i železničkim saobraćajem, od vitalnog su značaja visoka frekvencija letova i niski jedinični troškovi. AEA prevoznici, zbog svoje flote i organizacije prilagođene potrebama glavnih saobraćajnih tokova, nisu u mogućnosti da obezbede ekonomiku na kratkim regionalnim linijama i ovo područje po pravilu prepuštaju prevoznicima koji su specijalizovani za poslovanje sa niskim jediničnim troškovima na kratkim linijama. Zbog toga ne dolazi do ozbiljnije konkurencije između AEA i regionalnih kompanija, a među njima se često uspo-

stavlja saradnja preko kapitala ili komercijalnih ugovora, naročito na linijama koje obezbeđuju veze u tranzitnim centrima (habovima).

– Nekoliko evropskih prevoznika mogu se svrstati u grupu „**low cost**“ prevoznika (ili „no-frills“ kako ih još nazivaju). Pojava ovih prevoznika vezuje se za deregulaciju saobraćaja u SAD početkom osamdesetih, a u Evropi su se pojavili sredinom devedesetih godina. U ovoj kategoriji avio-prevoznika, u SAD je najpoznatiji Southwest Airlines, a u Evropi Ryanair koji je dostigao prevoz od preko 10 miliona putnika. Porast njihovog obima rada je bio veoma brz, naročito u početnim godinama i još uvek se razvija znatno brže od proseka za ukupan avio-saobraćaj. Njihovo učešće u ukupnom prevozu unutar Evrope (kratke i srednje linije) se procenjuje na približno 5% u 2000. godini, sa tendencijom daljeg rasta. Strategija ovih prevoznika je usmerena na preuzimanje putnika drugih avio-kompanija, kao i deo putnika koji koriste jeftinije načine transporta (npr. železnica ili drumski prevoz). Ideja je da se smanje jedinični troškovi i da se na bazi visokog load faktora drastično snizi cena avio-karte, čime se postiže prelivanje putnika sa alternativnih načina prevoza. Zbog toga je ponuda ovog prevoza usmerena prvenstveno na razvijena tržišta, sa snažnim saobraćajnim tokovima i velikim potencijalom prelivanja putnika na bazi niske cene prevoza. To pojačava ambijent konkurencije i primorava AEA prevoznike na snižavanje troškova i tarifa ili na formiranje posebnih kompanija-ćerki, koje na određenim relacijama konkurišu po principima „low cost“ kompanija. Ipak, brza ekspanzija „low cost“ prevoznika ima svoja ograničenja i u narednim godinama se očekuje stabilizacija njihovog učešća u ukupnom evropskom avio-prevozu.

Poslovna politika „low cost“ prevoznika je usmerena na maksimalnu redukciju jediničnih troškova i nisku cenu prevoza, čime postižu visoko iskorišćenje sedišta. Na primer, Ryanair naplaćuje tarifu od svega 49 evra na prosečnoj relaciji od 715 km i postiže LF od preko 80% (što znači da su njegovi jedinični troškovi za tu relaciju, u poređenju sa prosekom za AEA kompanije, približno na nivou proseka za dugolinijski saobraćaj i ne mnogo veći od polovine za evropski međunarodni saobraćaj). U cilju sniženja jediničnih troškova, „low cost“ prevoznici nastoje da racionalizuju svoje poslovanje primenom sledećih principa:

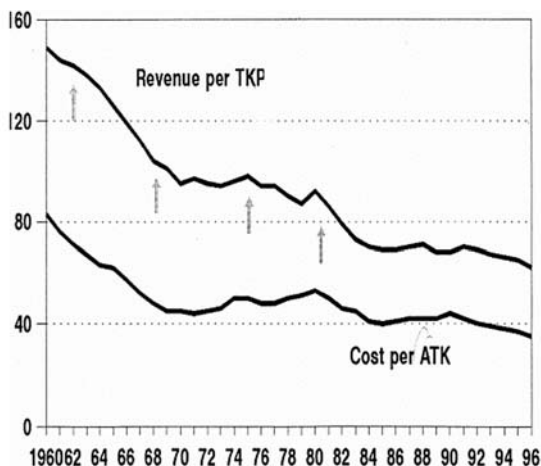
- Unificirana flota (po mogućstvu samo jedan tip) – jeftinija eksploatacija i održavanje;
- “Point to point“ struktura saobraćaja – umesto kompleksne mreže „hub and spokes“;
- Korišćenje sekundarnih aerodroma – manje aerodromske takse i manja zakrčenost;
- Kraće zadržavanje aviona na zemlji („turnaround time“) – veće korišćenje aviona;

- Nema besplatnog posluženja pića i obroka u avionu – sve se naplaćuje;
- Samo jedna klasa uz smanjeni komfor – maksimalan broj sedišta u putničkoj kabini;
- Pojednostavljena tarifna struktura – sniženi troškovi rezervacija i tiketinga;
- Prodaja direktna, najviše preko interneta – minimalni troškovi prodaje i provizija;
- Nema „Frequent flyer“ programa – jedina stimulacija je niska cena karte;
- Minimalne službe, visoka produktivnost – korišćenje usluga najjeftinijih snabdevača.

Ovakvi principi smanjenja troškova, ili neki od njih, koriste se i u poslovnoj politici regionalnih, kao i čarter kompanija, jer je niska jedinična cena prevoza preduslov za uspešno poslovanje u ovim saobraćajnim segmentima koji imaju specifične uslove ekonomike i konkurenciju drumskog i železničkog saobraćaja.

4.2. Trendovi u kretanju jediničnih prihoda (Yield)

Slika 12. – Prihodi po realizovanom TKM

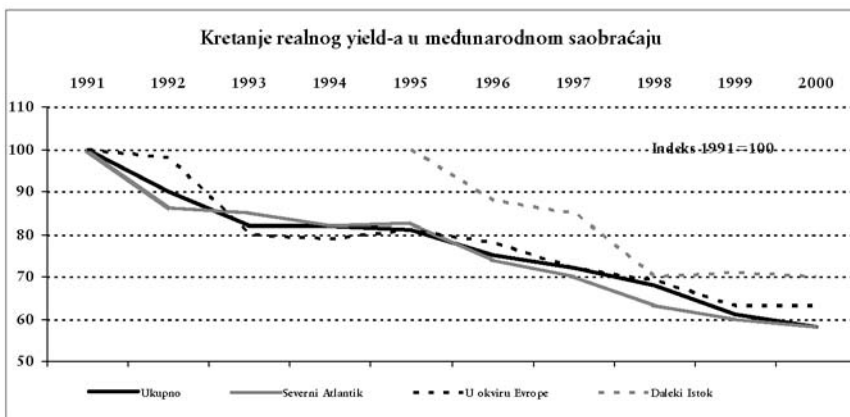


U poslednjih nekoliko decenija, postoji trend pada jediničnih prihoda u svetskom avio-saobraćaju. To je posledica dejstva mnogih faktora kao što su: smanjivanje jediničnih troškova, izmena strukture tražnje kroz brži rast turističkih i drugih jeftinijih puto-

vanja, liberalizacija tržišta i veća konkurencija na avio-tržištu, pojava „low cost“ prevoznika i sl. Na Slici 12. je prikazano opadanje jediničnih prihoda po izvršenom TKM u poslednjih 40 godina. U 2000. jedinični prihod je smanjen na približno jednu trećinu u odnosu na 1960. godinu. Na istom slici je paralelno prikazan sličan, mada nešto sporiji, pad jediničnih troškova po raspoloživom TKM. Izvestan raskorak u kretanju jediničnih prihoda i troškova je kompenzovan porastom iskorišćenja sedišta i nosivosti. Dugoročno gledano, „yield“ će padati sve dok avio-kompanije uspevaju da smanjuju jedinične troškova i/ili povećavaju iskorišćenje nosivosti, u meri koja je neophodna za očuvanje profitabilnosti avio-saobraćaja.

Trend pada prosečnog yield-a u poslednje tri decenije iznosi oko 6% godišnje i to nije samo posledica smanjenja putničkih tarifa već, u još većoj meri, promene strukture prevoza. Naime, povećanje dužine prosečne rute, smanjenje učešća putnika prve i biznis klase, preraspodela ponude sedišta prema jeftinijim tarifnim klasama, takođe su imali svoj uticaj na kretanje prosečnog jediničnog prihoda. Procenjuje se da je realni pad nominalnih putničkih tarifa (po klasama) u ovom periodu bio oko 1% godišnje, dok je dodatnih 5% u godišnjem padu prosečnog jediničnog prihoda rezultat promena u strukturi prevoza. S obzirom da se yield obično preračunava u dolar, na njegovu visinu utiče i kurs dolara prema drugim valutama. Samo za poslednjih deset godina, realni jedinični prihod je pao na indeks nešto ispod 60 u 2000. godini, ako se u 1991. godini označi sa 100. Ova tendencija ima slične indekse pada u svim saobraćajnim oblastima i vrstama avio-prevoza (Slika 13.)

Slika 13. Indeks kretanja realnog yielda 1991-2000.



Međutim, apsolutni iznosi jediničnih prihoda se veoma razlikuju po vrstama saobraćaja i rutama, u zavisnosti od različitih faktora, a u najvećoj meri od dužine relacije, slično kao kod jediničnih operativnih troškova. U stvari, prosečan jediničan prihod u avio-prevozu na određenim rutama se formira uglavnom u zavisnosti od troškova (cost related), s tim što taj prosek sadrži dosta širok raspon različitih cena u zavisnosti od uslova prevoza i kvaliteta usluga. Kompanije AEA su u 2000. godini imale prosečan prihod po raspoloživom TKM (od putnika, robe i pošte zajedno) 49,59 USc na interkontinentalnim linijama, 108,30 USc na međunarodnim kratkim i srednjim linijama i 172,23 USc na domaćim linijama (podaci o jediničnom prihodu u Tabeli 7).

Poređenjem putničkog yield-a JAT-a i proseka za AEA kompanije na međunarodnim linijama Evrope (uporedivost podataka je najrealnija na ovim linijama), može se zaključiti da je JAT u 2000. imao za oko 10% niže jedinične prihode od putnika (JAT 11,36 USc po putničkom kilometru, AEA 12,5 USc po PKM). Razloge treba tražiti u tarifnoj strukturi prevoza putnika, posebno u znatno nižem učešću biznis klase u prevozu JAT-a u odnosu na prosek AEA. Dok je učešće biznis klase kod JAT-a u proseku 3-5%, kod nekih zapadnoevropskih avio-kompanija ide i do 40%. Što se tiče ostalih operativnih prihoda avio-kompanija (prihodi od prevoza robe, pošte, prodaje u avionima i sl.), oni kod JAT-a učestvuju sa oko 6%, što je oko evropskog proseka za ovu vrstu linija. Kako JAT ima u sličnom procentu i manje jedinične troškove od AEA proseka za ove linije, on bi uspeo da kompenzuje niži yield da je imao iskorišćenije sedišta na nivou AEA (preko 60%). Međutim, zbog nižeg LF u 2000. godini (50%), JAT nije uspeo da pokrije operativne troškove prihodima od saobraćaja.

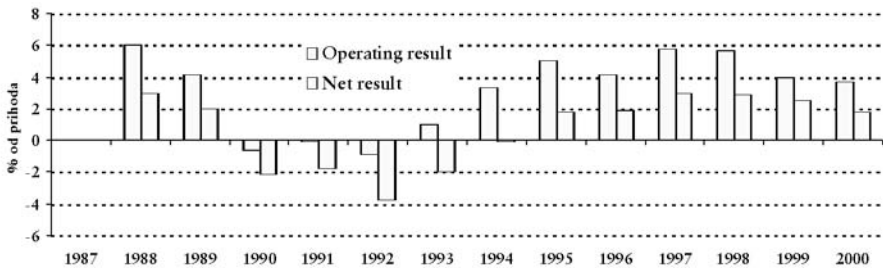
4.3. Profitabilnost avio-saobraćaja

Profitabilnost u avio-saobraćaju se obično iskazuje kao indeks operativnih prihoda i operativnih troškova (operativni prihod/operativni trošak x 100), i on se naziva *operational ratio*. Takođe se može prikazati kao operativni ili neto rezultat, što predstavlja procenat profita/gubitka (pre i posle poreza na dobit) u odnosu na ukupan prihod.

Svetski avio-saobraćaj, u celini gledano, ostvarivao je profit u najvećem broju godina tokom proteklih decenija. Međutim, u periodima kriza koje su se ciklično ponavljale približno svakih deset godina, pojavljivao se gubitak tokom nekoliko godina, dok se uzroci krize ne otklone, odnosno kompanije sprovedu mere sanacije svog poslovanja. Zbog izvesne inercije u prestrukturiranju, koja proizilazi iz prirode vazdušnog saobraćaja, krizni periodi su obično

trajali 2 do 3 godine. Prethodna kriza je pogodila vazdušni saobraćaj 1990.-1993. godine i trajala je nešto duže nego obično. Na Slici 14. je prikazano kretanje operativnog rezultata u svetskom vazdušnom saobraćaju u periodu 1988. do 2000. godine.

Slika 14. Svetski aviosaobraćaj – kretanje operativnog rezultata i profita



Profitabilnost se kako u kriznim, tako i u normalnim godinama, razlikuje po saobraćajnim oblastima i rutama. U prilogu 7.6 je prikazana tabela sa podacima o profitabilnosti saobraćaja u 2000. godini, koja ne spada u najuspešnije godine ali je operativni rezultat za ceo redovni saobraćaj IATA kompanija ipak bio blizu 4%, a neto profit gotovo 2%. *Operational ratio* u pojedinim saobraćajnim oblastima se kretao u dosta širokom rasponu između 115 i 95, bez obzira da li se radi o oblastima gde preovlađuju kratke i srednje linije ili o dugim rutama interkontinentalnog saobraćaja. Iz toga ne treba izvlačiti zaključke o trajnom stepenu profitabilnosti pojedinih saobraćajnih oblasti, jer se situacija menja iz godine u godinu pod uticajem različitih faktora.

Treba imati u vidu da na profitabilnost saobraćaja, osim jediničnih prihoda i troškova, ključan uticaj ima popunjenost putničke kabine (SLF), odnosno iskorišćenje nosivosti (WLF), pod uticajem konjunktura. Povećanje LF u pojedinim periodima, uz isti nivo jediničnih tarifa i jediničnih troškova, dovodi do rasta profita, i obrnuto. Prema podacima AETF, težinski „break-even load factor“ (iskorišćenje nosivosti pri kome se operativni troškovi pokrivaju prihodima) bio je u 2000. godini za celokupni redovan saobraćaj (svi region) u proseku 65,2%, dok je realizovani WLF iznosio 66,7%. Iste godine je u saobraćaju unutar Evrope težinski BELF iznosio 55,4%, dok je realizovani WLF bio 54,9%. Procenti realizovanog iskorišćenja sedišta (SLF) i kalkulatativnog iskorišćenja sedišta pri kome se izjednačuju prihodi i troškovi (BESLF), su veći nego pri iskorišćenju nosivosti za 5 do 10 procentnih poena, u zavisnosti od perioda i saobraćajne oblasti. To pokazuje da je kod savremenih aviona kritičniji element raspoloživi prostor (broj sedišta i zapremina kargo odeljaka), nego nosivost aviona (*Payload*) koji se pove-

čava zahvaljujući unapređenju aerodinamike i povećanju potiska motora.

U načelu se može tvrditi da se prosečne tarife u avio-prevozu formiraju na bazi pune cene koštanja u svim elementima koji sačinjavaju strukturu poslovanja avio-kompanija i pretpostavljenog LF koji se u tom periodu može ostvariti. Naravno, to ne znači da u formiranju troškova pojedinih vrsta prevoza ne može biti uticaja saobraćajne politike pojedinih država ili poslovne politike avio-prevoznika. Države mogu bitno da utiču na troškove pojedinih vrsta avio-prevoza, ne samo kroz direktna poreska opterećenja aktivnosti avio-kompanija, već i kroz uticaj (putem saobraćajne politike i fiskalnog sistema) na formiranje cena javnih i drugih preduzeća i organizacija koje avio-prevoznike snabdevaju neophodnim materijalima i uslugama (kerozin, takse preleta, aerodromske takse, cena kapitala za razvojne projekte). Avio-prevoznici, sa svoje strane, mogu takođe da utiču na kalkulaciju jediničnih troškova pojedinih vrsta prevoznih usluga, kroz kriterijume za alokaciju nekih indirektnih ili fiksnih troškova na različite saobraćajne oblasti ili vrste prevoza.

Sada se ponovo nalazimo u kriznom periodu, koji je počeo 2001. a prema nekim procenama trajeće nešto kraće od prethodnog. Ova kriza u relativno blagom obliku je počela početkom 2001. kao posledica recesije u svetskoj ekonomiji, a zatim je došlo do terorističkih napada bez presedana (izvedeni rušenjem putničkih aviona na značajne objekte) 11. septembra 2001. godine u SAD. Posledice tog šoka za avio-prevoznike su bile višestruke: pad prevoza i prihoda, naročito izražen u SAD (30-50%); rast pojedinih troškova (osiguranje, mere bezbednosti, smanjeno korišćenje aviona); smanjenje flote i broja zaposlenih i jedinica u floti (odlaganje isporuka, povećana ponuda u lizing i prodaja starijih jedinica). Kada se analiziraju raspoloživi podaci o prometu IATA kompanija od 11. septembra 2001. do kraja avgusta 2002. godine, očito je drastično smanjenje prevoza u prvim nedeljama i mesecima posle 11. septembra 2001., a u kasnijim mesecima je prevoz, uz izvesne oscilacije, postepeno počeo da se približava obimu koji je imao u odgovarajućim mesecima prethodne godine. Ipak, u celom periodu 10.09.2001.-25.08.2002. prosečan pad u odnosu na isti period prethodne godine još uvek je iznosio 10,8%, sa znatnim razlikama po saobraćajnim oblastima.

Kriza je pogodila i evropske prevoznike. Prema podacima AEA, promena obima prevoza (u PKM) po periodima, u odnosu na isti period prethodne godine, iznosio je:

- u periodu 01.01.-31.08.2001. + 4,7%;
- u periodu 10.09.-31.12.2001. - 12,2%;
- u periodu 01.01.-25.08.2002. - 4,8%;

Očekivalo se da će u 2003. godini stope rasta ponovo postati pozitivne, ali će početak oporavka verovatno kasniti, jer su prognoze pravljene u vreme kada rat u Iraku i epidemija SARS-a još nisu bili izvesni.

Mnoge velike kompanije su finansijsku 2001. godinu završile sa velikim gubicima. Ovi gubici su bili najveći kod američkih kompanija: United 3,8 milijardi dolara, American 2,5 milijarde, Delta 1,6 milijardi, itd. Manji broj američkih kompanija je godinu završio pozitivno, ali takvih je bilo više u drugim saobraćajnim oblastima, naročito u oblasti jugozapadnog Pacifika.

Evropske kompanije su takođe bile pogođene ovom krizom, a neke su i bankrotirale (Swissair, Sabena). I mnoge druge kompanije su završile 2001. sa gubicima: Lufthansa 282 miliona dolara, British Airways 159 miliona, Austrian Airlines 140 miliona itd. Među manjim brojem kompanija sa pozitivnim rezultatom u 2001. bio je i najveći evropski „*low cost*“ prevoznik Ryanair (dobitak od 130 miliona dolara).

I JAT je među evropskim prevoznicima koji u 2001. nisu uspeli da pokriju svoje operativne troškove prihodima iz saobraćaja. Međutim, to nije prevashodno uticaj opšte krize koja je u svetu počela 2001. zbog pada prevoza. Posle deset godina velikih poremećaja i restrikcija JAT-ov saobraćaj je u usponu i finansijski rezultati se popravljaju, ali je neophodan dalji napredak naročito u oblasti snižavanja jediničnih troškova i povećanja LF.

5. Postojeće stanje transportnog sistema u SCG i regionu

5.1. Avio-prevoznici u SCG i regionu jugoistočne Evrope

U poglavlju 2.3 je prikazan razvoj događaja u avio-saobraćaju na prostoru jugoistočne Evrope i promene u obimu i strukturi prevoza između 1989. i 2001. godine. U ovom poglavlju je u najkraćim crtama prikazano sadašnje stanje po zemljama i kompanijama, na prostoru bivše SFRJ i u širem regionu jugoistočne Evrope.

5.1.1. Avio-prevoznici sa sedištem u Srbiji i Crnoj Gori

U Srbiji posluju dve avio-kompanije: redovni nacionalni prevoznik JAT i čarter prevoznik Aviogenex.

JAT je u 2001. godini prevezao 1,05 miliona putnika, od toga 95% u redovnom saobraćaju, sa sledećom strukturom po saobraćajnim oblastima: destinacije u Evropi 49% putnika, domaće linije 42%, severna Afrika 2%, Bliski istok 2% i preostalih 5% putnika je prevezeno u čarter letovima. Ako se posmatra transportni rad izražen u realizovanim PKM, učešće međunarodnog saobraćaja se drastično povećava zbog dužih relacija, dok se učešće domaćeg saobraćaja svodi na ispod 15%. Mrežom redovnih linija je te godine bilo obuhvaćeno 38 destinacija, od toga 3 u SRJ, 29 u Evropi i 6 van Evrope. JAT je u državnom vlasništvu. U poslednjih deset godina je poslovao sa gubitkom, a od 1992. nisu servisirani ni stari krediti za avione (embargo), a akumulirane obaveze nije bilo moguće izmiriti iz tekućeg poslovanja. U 2001. JAT je imao 4952 službenika.

Aviogenex se pretežno bavi poslovima iznajmljivanja aviona na bazi ACMI (pored aviona uključena posada, održavanje i osiguranje) u drugim zemljama (najviše u Africi), budući da je, zbog poznatih događaja u našem regionu, drastično smanjena tražnja za turističkim čarter prevozom na sopstvenom tržištu. Za sada nema neku javno proklamovanu, odnosno definisanu strategiju svog budućeg poslovanja.

U Crnoj Gori već nekoliko godina postoji **Montenegro Airlines**, koji je osnovan državnim kapitalom Crne Gore, kao nacionalni prevoznik. Član je IATA i ERAA (Udruženje Evropskih Regionalnih Prevoznika). Njegovi avioni su u 2001. godini leteli na linijama za Beograd, Budimpeštu, Rim, Frankfurt, Ciri, Ljubljano, Beč i Diseldorf. Kompanija je prevezla 122.000 putnika u redovnom saobraćaju, od toga 63.000 u domaćem i 59.000 u međunarodnom saobraćaju. Takođe je prevezla i 32 tone tereta, a u čarteru 8,5 hiljada putnika. Planira saobraćaj i na još nekim evropskim destinacijama. Radi na zaključivanju komercijalnih ugovora sa nekim evropskim prevoznicima, ali za sada ne pokazuje želju za ozbiljnom saradnjom sa JAT-om. Ostali poslovi uključuju ugovore sa tur-operatorima, naročito iz Nemačke i Velike Britanije.

5.1.2. Avio-prevoznici u ostalim državama na prostoru bivše SFRJ

U Sloveniji posluje **Adria Airways**, koja se od ranije čarter kompanije transformisala u redovnog nacionalnog prevoznika. U 2001. godini je prevezla 800 hiljada putnika (od toga 86% u redovnom saobraćaju i 14% u čarteru) i 4,2 hiljade tona robe. Saobraćaj je obavljala na 23 redovne linije, isključivo u evromediteranskom međunarodnom saobraćaju. Vrlo je aktivna u nastojanju da prikuplja tranzitne putnike sa aerodroma u balkanskom regionu (Skoplje, Ohrid, Priština, Tirana, Podgorica, Sarajevo,...) i da ih u tranzitu preko Ljubljane prevozi do evropskih centara. Na taj način nastoji da poveća relativno mali demografski potencijal sopstvenog tržišta (oko 2 miliona stanovnika), koristeći odsustvo JAT-a u prethodnoj deceniji na tim aerodromima (koji su pre raspada SFRJ sa svetom bili povezani uglavnom JAT-ovim linijama preko Beograda). Saraduje naročito sa Lufthansom i AUA u pogledu operativnog izvršavanja saobraćaja (tehničko održavanje, distribicioni sistemi, itd) a ima i „code share“ ugovore o zajedničkoj eksploataciji linija sa više kompanija. Struktura vlasništva: 75% Slovenačka korporacija za razvoj, 16% Slovenački investicioni fond i 9% Nova ljubljanska banka. Ima 577 zaposlenih i 7 savremenih aviona u floti i to: 3 aviona Airbus A320 i 4 Canadair CRJ-200 (manjeg kapaciteta). U 2001. godini je ostvarila prihod od 107,6 miliona evra i operativni dobitak od 752 hiljade evra. U prethodnoj godini, Adria Airways je imala za 2 miliona dolara manji operativni prihod i gubitak od 0,7 miliona evra.

U Hrvatskoj je nacionalni prevoznik Croatia Airlines, osnovana u vreme raspada SFRJ. U 2001. godini je prevezla 1,22 miliona putnika, od toga 86% u redovnom saobraćaju i to 61% u

Evropi, 24% u domaćem saobraćaju i 1% na linijama za Bliski istok. Takođe je prevezla 4,12 hiljada tona robe. Saobraćaj je obavljala na 21 redovnoj destinaciji, od toga 6 u okviru Hrvatske i 15 u Evropi. Osim saobraćaja do glavnih evropskih centara, specijalizovala se za prevoz turista do različitih destinacija na Jadranskoj obali. Razvija međunarodnu saradnju, posebno sa Lufthansom (marketing, cod-share na linijama za Nemačku, tehničko održavanje). Croatia Airlines je 92,6% u vlasništvu države. Ima 977 zaposlenih, i 10 aviona u floti: 3 aviona Airbus A320-200, 4 Airbus A319-100 i 3 ATR-42-300. U 2001. godini je ostvarila operativni dobitak od 9,2 miliona evra (ukupan rezultat je negativan 13,4 miliona evra), pri ukupnom prihodu od 157,8 miliona evra. U 2000. godini je prihod bio 133,6 miliona evra, a operativni dobitak 1,8 miliona evra.

Osim Croatia Airlines, u Hrvatskoj postoji registrovan i čarter prevoznik **Air Adriatic**, koji obavlja saobraćaj sa aerodroma Rijeka koristeći unajmljene avione: 2 MD81/82 i 1 F50.

U Bosni i Hercegovini postoje dve kompanije koje pretenduju da budu nacionalne, ali ni jedna nema fizionomiju i strukturu redovne kompanije u punom smislu.

Air Bosna, sa sedištem u Sarajevu, obavlja saobraćaj sa 12 destinacija, koristeći tri unajmljena aviona (1 JAK 42, 1 F50, 1 MD82), uz dosta tehničkih i ekonomskih teškoća.

Air Srpska je osnovana 1998. godine sa sedištem u Banja Luci. Saobraćaj obavlja avionom tipa ATR-72, koji je unajmljen od JAT-a na ACMI ⁴¹ osnovi (sa posadom, održavanjem, osiguranjem). Program za 2002. obuhvata letove za Beograd, Cirihi i Tivat.

U Makedoniji je posle 1991. formirano nekoliko avio-prevoznika, koji su više ličili na turoperatore/agencije koji organizuju prevoz kratkoročno unajmljenim avionima sa operativnom podrškom vlasnika aviona (posada, održavanje), nego na avio-kompanije. Linije, koje su najčešće imale formalni status čarter serija, su povezivale Skoplje i Ohrid sa gradovima u centralnoj Evropi gde su koncentrisane makedonske radničke kolonije i do obližnjih habova preko kojih je ostvarivan transfer putnika za udaljenije evropske i vanevropske destinacije (Cirihi, Beč, Dizeldorf, Štuttgart, Amsterdam, Istanbul, Rim idr). Donošenjem propisa i uvođenjem više reda od strane Civilnih vazduhoplovnih vlasti, kao i zbog nelikvidnosti, likvidirano je nekoliko takvih prevoznika (Paler,

⁴¹ ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance – Avion, piloti, tehničko održavanje, osiguranje aviona. Zakup na bazi ACMI označava vrstu ugovora o zakupu, po kome vlasnik aviona, pod dogovorenim uslovima, daje zakupcu na korišćenje avion zajedno sa pilotima, tehničkim održavanjem i osiguranjem.

Meta, As, Vardar i dr.), a ostali su samo MAT, koji je makedonska vlada 2000. godine nominovala za nacionalnog redovnog prevoznika, i Avioimpex sa statusom čarter prevoznika (koji je na granici propadanja). MAT obavlja saobraćaj prema više centara u Evropi i imao je vrlo dinamičan rast do 2000. godine, kada je prevezao rekordnih 318 hiljada putnika. Zbog političke krize i oružanih sukoba došlo je do pada prometa i ekonomskih teškoća. U 2001. godini je prevezeno svega 117 hiljada putnika i 85 tona tere-ta u redovnom saobraćaju i 6000 putnika u čarteru. Sa JAT-om ima ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji i od njega uzima u zakup avione sa posadama i tehničkim održavanjem. Zapošljava ukupno 310 službenika.

5.1.3. Ostali avio-prevoznici na Balkanu i u okolnim zemljama

U Grčkoj je nacionalni prevoznik **Olympic Airlines**. On je najveći među avio-kompanijama balkanskih zemalja, sa obimom od preko 6 miliona putnika u 2001. godini, od čega 53% na domaćim relacijama, 37% u Evropi i 10% u dugolinijskom saobraćaju za Ameriku, Afriku, Bliski i Daleki istok (učešće ovih saobraćajnih oblasti u transportnom radu je potpuno drugačije, zbog razlike u prosečnoj dužini relacija). Kompanija se suočava sa ozbiljnim finansijskim teškoćama. Grčka vlada, koja je 100% vlasnik Olympic Airlines-a, preduzima mere za konsolidaciju poslovanja pre nego što izvrši delimičnu privatizaciju ove kompanije, koja ima 5.300 zaposlenih i flotu od 32 aviona. Olympic Airlines je većinski vlasnik dva manja grčka avio-prevoznika: Olympic Aviation sa 20 manjih aviona obavlja pretežno regionalni saobraćaj i Macedonian Airlines sa 3 aviona koji je specijalizovan za čarter saobraćaj.

U Rumuniji je nacionalni prevoznik **Tarom**. On je u 2001. prevezao 1,2 miliona putnika, od čega 8% na domaćim linijama, 54% na evropskim, 21% na vanevropskim destinacijama i 17% u čarter saobraćaju. Ima 18 savremenih aviona zapadne proizvodnje i 2.700 zaposlenih. Država je vlasnik 92,6% Kompanije, koja je u 2000. godini imala operativni prihod od 179 miliona dolara. Posle nekoliko godina sa gubicima, u 2002. je započelo sprovođenje programa koji treba da dovede do profitabilnog poslovanja do 2005. godine. Osim Tarom-a, u Rumuniji postoje još dve kompanije: Romavia (7 zastarelih aviona za čarter prevoz) i Carpatair (4 manja aviona za regionalni saobraćaj).

U Bugarskoj je nacionalni prevoznik bio **Balkan**. On je primer kako privatizacija nacionalne kompanije ne mora dovesti do

poslovnog i finansijskog ozdravljenja, ako ona nije prethodno dobro osmišljena i pripremljena. Bugarska vlada je prodala Balkan izraelskoj kompaniji, koja nije ulagala u modernizaciju i unapređenje poslovanja, što je dovelo nacionalnu kompaniju u stanje bankrota. Bugarske vlasti su neka prava letenja iz bilateralnih ugovora prebacila na bugarsku kompaniju **Hemus Air**, koja se bavila pretežno čarter prevozom. Hemus je u 2001. prevezao na redovnim linijama svega 54.000 putnika, od čega 25.000 u domaćem saobraćaju. U čarteru je 2001. prevezao 178.000. putnika. Raspolaze sa 16 zastarelih aviona sovjetske proizvodnje za kratke i srednje relacije, sa kojima se ne može postići poslovni uspeh na zapadnom tržištu. Osim Hemusa u Bugarskoj su registrovana još dva čarter prevoznika, koji takođe raspolazu flotom ruske proizvodnje. Air Via ima 5 aviona TU 154, a Bulgarian Air Charter 4 aviona TU 154. Nedostatak jakog nacionalnog prevoznika na bugarskom tržištu pokušavaju da iskoriste strani prevoznici, naročito oni koji posebno neguju prevoz „šeste slobode“, tako da se veliki deo saobraćaja odvija preko obližnjih tranzitnih centara (Budimpešta, Beč, Cirihi i dr.).

U *Mađarskoj* je nacionalni prevoznik **Malev**. On je u 2001. godini prevezao 2,2 miliona putnika, od čega 93% u redovnom i 7% u čarter saobraćaju. Mreža linija obuhvata 42 destinacije, od toga 33 u Evropi. Ima 3.062 zaposlenih i 25 aviona (4 za duge linije, 15 za srednje relacije i 6 za regionalni saobraćaj) i u narudžbini 10 novih aviona. U poslednjih 10 godina je ostvario nagli razvoj, zamenio sovjetsku flotu savremenim avionima zapadne proizvodnje, uveo dugolinijski saobraćaj, oformio regionalni saobraćaj i ostvario značajan tranzitni saobraćaj u Budimpešti. Aktivan je u razvijanju saradnje sa nekoliko evropskih i američkih kompanija, kao i sa alijansom Sky team. Malev je u vlasništvu državnih fondova 97,9%. U naredne dve godine, sprovede se program reorganizacije radi prilagođavanja promenama na tržištu. Osim Malev-a u Mađarskoj je registrovan čarter prevoznik **Travel Service Hungary**, koji raspolaze jednim avionom Boeing B 737-400 (u zakupu).

Češka nacionalna kompanija **Czech Airlines** (raniji ČSA) je primer kompanije iz jedne od zemalja u tranziciji koja je uspešno sprovela modernizaciju i prestrukturiranje. U 2001. je prevezla 2,9 miliona putnika od čega 89% u redovnom saobraćaju (76% u Evropi i 13% na dugim linijama). U 2001. je postao član alijanse Sky Team, zahvaljujući solidnom poslovanju i formiranju tranzitnih kretanja u Pragu. U vlasništvu je države i njenih institucija. Ima 30 aviona, 4.100 zaposlenih i rentabilno posluje.

Austrijska nacionalna kompanija **AUA** je u 2001. imala 3,6 miliona putnika u redovnom saobraćaju (72% u Evropi, 28% na vanevropskim destinacijama). Ona je u dugom periodu dosledno

gradila koncept povezivanja centara u zapadnoj Evropi sa centrima u istočnoj i jugoistočnoj Evropi, stvarajući snažne tranzitne tokove preko svog haba u Beču. To je bila dobra osnova za uspešnu ekspanziju na oblast interkontinentalnog saobraćaja u poslednjoj deceniji prošlog veka. Ima flotu od 37 aviona i u većinskom je vlasništvu državnih institucija. Vlasnik je više manjih specijalizovanih avio-prevoznika, od kojih posebno važnu ulogu u formiranju tranzitnih tokova ima regionalna kompanija **Tyrolean Airways**.

5.2. Postojeći resursi u avio-saobraćaju SRJ – flota, informaciona tehnologija i aerodromi

5.2.1. Flota domaćih avio-prevoznika

Propisi i mere vazduhoplovnih vlasti, usmereni na zaštitu čovekove okoline i povećanje bezbednosti saobraćaja, postavljaju sve oštrije uslove i ograničenja za korišćenje zastarele flote, naročito u zemljama EU. Ovi propisi se stalno menjaju i usaglašavaju na nivou EU i ECAC (European Civil Aviation Conference) vodeći ipak računa i o ukupnom ekonomskom položaju evropskih prevoznika. Sa izlaskom iz aktuelne recesije u avio-prevozu, očekuje se dalje pooštavanje propisa u narednim godinama, naročito u pogledu dozvoljenog nivoa buke i aerozagađenja, kao i godina starosti aviona. Jugoslovenski avio-prevoznici moraju pratiti svetske trendove u modernizaciji flote, ne samo zbog konkurentnosti i ekonomike svog saobraćaja, već i kao uslov za pristup na tržišta razvijenih zemalja zapadne Evrope.

Flota JAT-a

JAT raspolaže, na dan 31.08.2002. godine, flotom zapadne tehnologije od 22 operativna i 9 prizemljena aviona, sledeće strukture:

– 16 aviona osposobljenih za saobraćaj bez ograničenja, uključujući zemlje EU: 2 DC-9-30 HK; 10 B-737-300 (od toga 1 avion unajmljen na 2 godine); 3 ATR-72 (turboprop za regionalni saobraćaj); 1 avion DC-10 (za dugolinijski saobraćaj);

– 6 aviona sposobnih za saobraćaj samo van teritorije EU: 4 DC-9-30; 2 B727-200;

– 9 aviona koji su prizemljeni već duže vreme i predviđeni su za prodaju u sadašnjem stanju ili osposobljeni/modifikovani prema zahtevu kupaca: 3 DC-9-30; 6 B727-200.

Prosečna starost ukupne operativne flote je 20,2 godine, a po tipovima: DC9 30,2; B727 24,7; B737 16,2; ATR72 11,9; DC10 23,3 godine.

Flota Aviogenex-a

Flota Aviogenex-a se sastoji od 4 aviona koji, zbog ekoloških ograničenja, ne mogu da lete u zemlje EU. Sastav: 1 avion B737-200 i 3 aviona B727-200A. Ne raspoložemo tačnim podacima o starosti flote Aviogenex-a, ali je u svakom slučaju reč o avionima starijim od 25 godina.

Flota Montenegro Airlines-a

Montenegro Airlines raspoložuje flotom od 3 Fokkera 100, koji mogu da lete na teritoriji EU bez ograničenja.

5.2.2. Rezervacioni sistemi i informaciona tehnologija

Efikasan rezervacioni sistem je moćno oružje u rukama avio-kompanija za pridobijanje putnika i poboljšanje poslovanja. Mogućnosti koje pružaju savremeni rezervacioni sistemi su višestruke: osim osnovne usluge, u mogućnosti su da putniku ponude kompletnu uslugu (hotelske rezervacije, rent-a-car usluge, karte za pozorište itd.), a avio-kompaniji omogućavaju automatizaciju pojedinih funkcija, sprovođenje marketinških programa za povećanje lojalnosti putnika (*Frequent Flier* programi) i obezbeđuju mnoštvo podataka koji se odnose na segmentaciju putnika i mogućnost da se optimizira odnos između različitih kategorija putnika u avionu i na taj način maksimizira prihod (program *Revenue management*).

Značaj koji rezervacioni sistemi imaju kada je u pitanju dostupnost ponude potencijalnom putniku i visoki troškovi oko razvijanja i održavanja ovih sistema, nameću potrebu da se kroz procese udruživanja i preuzimanja dele resursi i konsoliduje mreža rezervacionih sistema. U svetu postoji nekoliko globalnih distribucionih sistema koji objedinjuju ponudu većeg broja avio-kompanija (Amadeus, Gallileo, Worldspan). Takođe, postoji mogućnost da se na jednom GDS (globalni distribicioni sistem) pojavi kompletna ponuda i ostalih GD sistema, čime je praktično, ponuda jedne avio-kompanije raspoloživa korisnicima u celom svetu.

U poslednjih desetak godina velike promene u oblasti distribucije avio-usluga je napravio Internet. Mogućnost **bookinga preko Interneta i izbor najpovoljnijeg ruting-a za putovanje**, su dve mogućnosti koje predstavljaju preokret u oblasti distribucije avio-usluga. U Americi, kao i u Velikoj Britaniji, preko 50% svih rezervacija izvrši se putem Interneta. U ostalim evropskim zemljama ovaj procenat je za sada značajno niži (oko 15%), ali je u brzom usponu. Mogućnost kupovine avio-karte preko Interneta (E ticketing), značajno pojeftinjuje troškove oko izdavanja karata i provizije agencija.

Informaciona tehnologija kod domaćih avio-prevoznika

Posle višedecenijskog korišćenja sopstvenog rezervacionog sistema (JATARS), JAT je sklopio ugovor o korišćenju rezervacionog sistema "Lufthansa Systems" (inventory system) i "Amadeus" (marketing system), koji je počeo da funkcioniše od aprila 2002. godine. Novi rezervacioni sistem omogućava JAT-u direktni plasman ponude kroz Amadeus i sve druge globalne distribucione sisteme (do sada je ova veza bila posredna). Ovo praktično znači da je njegova ponuda pristupačna svuda u svetu kroz prodajnu mrežu agenata koji su povezani sa globalnim distribucionim sistemima (GDS). Takođe, korisnici Interneta, preko odgovarajućeg *sajta* mogu sami izabrati najpovoljniji ruting do željene destinacija, uz različite opcije (npr. ako žele let određenim prevoznikom i sl.). Kada su u pitanju različite opcije rezervacionog sistema koje unapređuju uslugu avio-prevoznika (npr. softverski paketi tipa *Revenue Management*, *On line booking*, *Frequent Flier programi* i sl.), oni još uvek nisu u funkciji kod JAT-a.

U poređenju sa nekim avio-kompanijama iz bivše SFRJ (Croatia Airlines, Adria Airways), primetno je zaostajanje JAT-a kada je u pitanju informaciona tehnologija, što je posledica višegodišnjih sankcija i izolacije zemlje, kada se u ovakve razvojne projekte nije moglo ni ići. S obzirom da za razradu i implementaciju programa koji koriste savremeni marketing distribucionni sistemi (*Revenue management*, *FF programi*, *On line booking* i sl.) treba više od godinu dana, a za neke programe koji traže postojanje određenih preduslova i mnogo više (*E ticketing*, tj. prodaja preko Interneta podrazumeva razvijen sistem bezgotovinskog plaćanja putem kreditnih kartica, razvijenu mrežu Internet priključaka i sl.), verovatno je da će JAT-u za dostizanje savremenih evropskih redovnih avio-kompanija, na planu informacionih tehnologija, biti potrebno nekoliko godina. Jasno je da će za eventualno priključivanje JAT-a nekoj od alijansi preduslov biti unapređenje njegove IT.

Montenegro Airlines nema automatizovan rezervacioni sistem, kao ni ostale male avio-kompanije iz bivše SFRJ (*Air Bosna*, *MAT*, *Air Srpska* i ostale) jer, zbog malog obima rada i ograničenog tržišta na kome deluju, još ne osećaju potrebu za intenzivnim razvojem informacione tehnologije.

5.2.3. Značaj aerodroma za razvoj avio-prevoznika

Za avio-prevoznika koji koncentriše svoj saobraćaj u jednom ili više čvorišta (hub), hub aerodrom je jedan od ključnih faktora njegovog daljeg razvoja. Pri tome, za razvoj aerodroma i avio-prevoznika koji koncentriše saobraćaj na tom aerodromu, nije znača-

jna samo ponuda mreže linija i broj dnevnih frekvencija i priključnih veza sa tog aerodroma do određenih destinacija, već i ostali faktori koji mogu uticati na opredeljivanje putnika. Tu se pre svega misli na kvalitet usluga i tretman putnika u transferu, kao i različite pogodnosti koje nude aerodromi za transfer putnike (free shop-ovi, specijalni “lounge” – prostori za smeštaj tranzitnih putnika, specijalne pogodnosti za putnike biznis klase, restorani i sl.). Zbog toga veliki avio-prevoznici, kao i alijanse, ulažu velike napore da, u saradnji sa vazduhoplovnim vlastima i aerodromskim upravama, učine svoje hub aerodrome funkcionalnim i privlačnim za sve korisnike prevoza, a posebno za tranzitne tokove.

U ovom smislu, potrebno je naglasiti da razvoj tranzitnog saobraćaja na aerodromu Beograd predstavlja strateški interes za nacionalnog prevoznika, ali takođe i za aerodrom, Beograd i Srbiju. Zbog toga, inicijativa o stvaranju „hub-a“ u Beogradu treba da bude predmet državne saobraćajne politike, a razvojni programi za sve komponente avio-prevoznog sistema i infrastrukture koja to treba da podrži, moraju biti koordinirani i sinhronizovani.

5.2.4. Stanje ostalih kapaciteta koji su vezani za avio-saobraćaj

S obzirom da su JAT i aerodrom Beograd bili koncipirani za mnogo veći obim rada i veće tržište, postoji razvijen veliki broj pomoćnih delatnosti koje su, u većoj ili manjoj meri, vezane za avio-saobraćaj. Ove delatnosti su sada predimenzionirane, s obzirom na smanjeno tržište, ali postoji mogućnost da, uz određena ulaganja, ostvaruju prihode od trećih lica, posebno ako se uzme u obzir da se na prostoru bivše SFRJ stvorio veliki broj malih avio-kompanija koje nemaju ni mogućnosti ni interesa da razvijaju sopstvene pomoćne delatnosti.

Za održavanje svoje flote, kao i potrebe trećih lica, JAT raspolaže **tehničkom bazom**, osposobljenom za održavanje svih aviona, motora i komponenti (izuzev investicionog održavanja za avion DC-10). Tehnička baza raspolaže hangarima i radionicama za tekuće i investiciono održavanje aviona i njihovih komponenta, motorskom radionicom, probnim stolovima i ispitnim uređajima za motore i druge komponente, kao i drugom opremom, pratećom infrastrukturom i visoko stručno specijalizovanim i licenciranim kadrovima.

Pilotska akademija u Vršcu bavi se školovanjem pilota, kako interno za potrebe JAT-a, tako i eksterno za ostale korisnike. U tu svrhu, Pilotska akademija raspolaže sa 26 aviona tipa C-172/152, 2 aviona C-130, 3 aviona PA-31T, 2 aviona C-402 kao i hotelom za smeštaj pitomaca i gostiju.

Školski centar u Beogradu se bavi školovanjem kadrova različitog profila: letačkog osoblja za određene tipove saobraćajnih aviona, proverama znanja i obukom ostalog osoblja (STW/STD, komercijalno osoblje, tehnika i sl.).

Privredna avijacija je locirana u Beogradu i Vršcu. Bavi se pružanjem usluga poljoprivrednim i komunalnim organizacijama. Ukupno raspolaže sa 14 aviona M-18, 11 aviona AN-2 i 1 avionom AG-CAT, hangarom i opremom za održavanje aviona.

Na aerodromu Beograd postoje **dva Kateringa**, koja se bave proizvodnjom avio-obroka. JAT-ov Katering je dimenzionisan za proizvodnju 6-8.000 obroka dnevno, dok je Katering Aerodroma Beograd znatno manjeg kapaciteta.

Iako u razvoj ovih delatnosti nije ulagano godinama, moguća su dva rešenja:

- dimenzionisati ih u skladu sa potrebama postojećih korisnika,
- uposliti ih radom za treća lica kao posebne firme ili profit centri.

Ceo sistem delatnosti vezan za obavljanje redovnog avio-saobraćaja (nacionalni prevoznik, aerodrom Beograd) je u vlasništvu države i nalazi se u fazi restrukturiranja. Iako se uspešno vratio na međunarodno tržište posle dvostrukih sankcija (1992.-1994. i 1998.-2000.) i ostvaruje visoke stope rasta, naročito u evromediterranskom saobraćaju, JAT zbog tereta prekapacitiranosti i neprofitabilnih dopunskih delatnosti, i dalje ima gubitke. Neophodno je da JAT modernizuje i racionalizuje sve funkcije koje su od vitalnog značaja i da se oslobodi tereta svih neprofitabilnih delatnosti koje ga ometaju u konsolidovanju osnovnog poslovanja. Istovremeno je potrebno da se uz pomoć države i stranih poverilaca (Pariski i Londonski klub, EXIM banka i dr.) oslobodi starih dugova, koje u prethodnoj deceniji nije mogao da otplaćuje.

5.3. Dosadašnji rezultati avio-saobraćaja u Jugoslaviji i razvojni planovi avio-kompanija

Desetogodišnje propadanje privrede Srbije i Crne Gore u velikoj meri se odrazilo i na avio-prevoznike. Nekada uspešna i velika kompanija i u evropskim i svetskim okvirima, JAT se našao u velikim problemima. Osnovne teškoće sa kojima se danas suočava su: desetogodišnje zaostajanje u razvoju; višak kapaciteta i zaposlenih; stara flota i teret starih dugova; osiromašeno tržište. Situacija Aviogenex-a je takođe veoma teška, jer se turizam, kao glavno ciljno tržište Aviogenex-a, oporavlja veoma sporo i ne može imati raniji potencijal.

5.3.1. Tržište SRJ i njegove promene

U periodu od 1995. do 2001. godine iz Jugoslavije i za Jugoslaviju se prevozilo između 250 hiljada i 1.3 miliona *međunarodnih putnika* (tabela sa fizičkim pokazateljima avio-saobraćaja iz i za Jugoslaviju data je u **prilogu 7.7**), preko 4 međunarodna aerodroma (Beograd, Priština, Podgorica i Tivat). Od 1999. godine, JAT više ne leti sa aerodroma u Prištini (koji je pod upravom međunarodnih snaga i UNMIK-a) i Nišu (koji je teško oštećen bombardovanjem). Osim JAT-a u prevozu međunarodnih putnika, učestvovala su i strane avio-kompanije (British Airways, Lufthansa, Swiss/Swissair, Al Italia, Olympic Airlines, ČSA, AUA, Adria Airways), kao i domaći prevoznici (Montenegro Airlines, Aviogenex). U prevozu putnika u međunarodnom saobraćaju JAT je učestvovao sa 45% do 60% (detaljnije po godinama u **Tabeli 8.**). Na uporednim destinacijama (gde paralelno lete i JAT i strane avio-kompanije), koje čine od 49% do 64% ukupnog međunarodnog tržišta, JAT je prevezio između 29% i 53% od ukupnog broja prevezenih putnika.

Tabela 8. Učešće JAT-a u međunarodnom prevozu putnika 1997.-2001.

	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Ukupan međunarodni saobraćaj					
JAT	60%	57%	47%	45%	47%
Strani prevoznici	38%	38%	46%	45%	47%
Ostali domaći prevoznici	2%	5%	7%	10%	6%
Uporedne destinacije					
JAT	53%	47%	29%	50%	51%
Strani prevoznici	47%	53%	71%	50%	49%
Učešće uporednih destinacija u ukupnom JAT evromediterranskom saobraćaju	64%	64%	49%	57%	59%

Dugolinijski saobraćaj JAT je obavljao u periodu od novembra 1997. do februara 1999. godine na jedinom dugolinijskom avionu u svojoj floti (DC-10) na liniji za Peking i prevezao ukupno 45,6 hiljada putnika. Linije za SAD i Australiju su prekinute još 1991.

U domaćem saobraćaju JAT je u prethodnih sedam godina prevezio između 256 i 548 hiljada putnika, dok je Montenegro Airlines u domaćem saobraćaju prevezio do 70 hiljada putnika.

Izolacija zemlje, vizni režim i nizak standard domaćeg stanovništva koji predstavljaju ograničavajuće faktore za razvoj međunarodnog saobraćaja, bile su, uz izuzetno niske domaće tarife (u 2000. godini oko 20\$) podsticaji za razvoj domaćeg saobraćaja. Ovaj vid saobraćaja ima značajan potencijal, ali će njegova dalja perspektiva zavisiti od više faktora (politika, standard, tarife, flota, itd).

5.3.2. Razvojni planovi avio-kompanija u Srbiji

Sigurno je da će na pravce i intenzitet daljeg razvoja avio-saobraćaja u našoj zemlji u najvećoj meri uticati poslovna i razvojna politika koja se formira u avio-kompanijama. Zbog toga su u ovom poglavlju izneti neki elementi poslovne politike koji su u avio-kompanijama već definisani (u meri koliko su oni poznati javnosti) ili se o njima razmišlja na nivou njihovih stručnih službi i rukovodstva, kao o razvojnim pravcima i alternativama u fazi razmatranja.

U JAT-u se tokom 2002. godine dosta radilo na donošenju programa ekonomskog oporavka kao i definisanju poslovne i razvojne strategije. U narednom periodu, JAT se opredelio za dinamičan razvoj najprofitabilnijeg segmenta svog saobraćaja, a to je **redovan evromediteranski saobraćaj**. Procene su da će u 2002. ovaj segment saobraćaja u odnosu na prethodnu godinu porasti za 22%, što je veoma visoka stopa rasta, utoliko pre što u širem okruženju još uvek vladaju recesivni trendovi. Za evromediteranski saobraćaj, JAT planira angažovanje aviona B737-300. S obzirom na to da se u narednom periodu očekuju manje stope rasta (nešto iznad proseka IATA-e, za unutar evropski saobraćaj), JAT-u će do 2005. godine biti potrebno 9, a do 2007. godine deset avio-jedinica za srednjelinjski saobraćaj. Kako su, kroz ugovor o poslovnoj i tehničkoj saradnji JAT-a i MAT-a, u Makedoniji angažovana dva JAT-ova aviona B737, JAT ima u planu da unajmi tri dodatne avio-jedinice istog ili nešto većeg kapaciteta nego što su avioni B-737-300. Kupovinu novih aviona, uprkos potpisanom ugovoru sa AIR-BUS-om (ugovor je potpisan 1998. godine, i odnosi se na kupovinu osam aviona A319), JAT je odložio dok ne se ne sprovede plan za restrukturiranje JAT-a, koji će resurse kompanije prilagoditi potrebama tržišta i osloboditi osnovnu delatnost tereta ostalih sprovednih delatnosti (Privredna avijacija, Pilotska akademija, hoteli, catering, itd...). Potrebe za novim avionima su, kada je u pitanju srednjelinjski saobraćaj, procenjene na nižem nivou nego 1998. godine (krajem te godine uvedene su sankcije EU na vazdušni saobraćaj koje su trajale 2,5 godina i koje su usporile razvoj kompanije za 3-5 godina). JAT procenjuje da će mu do 2005. godine nedostajati dva do tri aviona (u zavisnosti od realizacije planirane

saradnje sa avio-kompanijama u Makedoniji i BiH), do 2007. još jedna, a do 2010. još dve avio-jedinice. S obzirom na intenziviranje saobraćajnih tokova, naročito prema nekim evropskim *habovima* za interkontinentalni saobraćaj (Pariz, London, Ciri, Frankfurt, Amsterdam), JAT će ući u nabavku nešto većih kapaciteta od postojećih (150-170 sedišta). Prema ovim procenama, JAT će ući u nabavku još pet do šest aviona do 2010. godine, ali još uvek nije definisan način i dinamika nabavke (verovatno da će se samo delom opredeliti za novu flotu, a delom za nabavku starijih tipova aviona kroz *lease purchase agreement*).

S obzirom na geostrateški položaj, resurse i tradiciju, JAT smatra da ima uslove da svoj matični aerodrom u Beogradu razvije u regionalni HUB aerodrom, koji bi razgranatom mrežom i povećanom frekvencijom letova bio povezan sa svim centrima u regionu a takođe sa svim većim centrima u Evropi, na Bliskom istoku i u severnoj Africi (avionima srednjeg doleta), a u kasnijoj fazi i sa nekim preookeanskim centrima (avionima velikog doleta).

JAT, da bi lakše ostvario razvoj magistralne mreže i jačanje tranzitnih tokova na matičnom aerodromu Beograd, planira u narednom periodu jačanje svog **regionalnog saobraćaja** (linije dužine ispod 1.000 km), koji bi imao dvojaku ulogu:

- povezivanje država jugoistočne Evrope i njihovih regionalnih aerodroma sa Beogradom, – prevoz lokalnih putnika u funkciji jačanja regionalne privredne i druge saradnje;
- sakupljanje putnika iz drugih centara (gradova) u regionu, da bi u tranzitu preko Beograda mogli biti prevezeni do neke druge tačke u Evropi, Bliskom i Srednjem istoku, kao i u dugolinijskom saobraćaju.

Za obavljanje regionalnog saobraćaja JAT ima na raspolaganju tri aviona ATR-72 kapaciteta 62 sedišta. U narednih pet godina ovaj deo flote bi se povećavao u skladu sa potencijalom za povećanje frekvencije letova i širenje mreže koja bi povezala aerodrome u regionu sa Beogradom, a u mogućoj meri i međusobno.

Domaći saobraćaj koji povezuje Beograd sa crnogorskim aerodromima (Tivat i Podgorica) je već dostigao značajan obim prevoza i dosta visoku frekvenciju letova. To je omogućeno postojanjem snažnih saobraćajnih tokova na ovim relacijama i sporog suvozemnog prevoza zbog konfiguracije terena i stanja saobraćajnica. Osim prevoza lokalnih putnika, JAT ima interes da putnicima iz Crne Gore poveća punjenje na svojim međunarodnim letovima. Ovaj saobraćaj je, uprkos visokoj popunjenosti putničke kabine (oko 75% na nivou godine), na granici profitabilnosti, zbog niskih tarifa i izuzetno visokih cena za neke stavke u troškovima (cena goriva je u zemlji opterećena porezima i akcizama i veća je za 120\$ po toni od cena koje plaćaju strani prevoznici u Beogradu, visoke

takse preleta itd.). U domaćem saobraćaju JAT planira 300-350 hiljada putnika godišnje, u narednih pet godina. Po svojim ekonomskim i eksploatacionim osobinama ovaj saobraćaj ima regionalni karakter i namera je da se on uklopi u opšti razvoj te vrste saobraćaja na prostoru jugoistočne Evrope.

Uprkos tome što raspolaže avionom za dugolinijski saobraćaj (avion DC-10), JAT ne planira razvoj redovnog **dugolinijskog saobraćaja** u sopstvenoj eksploataciji tokom naredne tri godine. S obzirom na to da je ova vrsta saobraćaja bazirana na visokom punjenju kabine i niskim jediničnim tarifama, JAT bi, pre eventualnog otvaranja dugolinijskog saobraćaja, trebalo da konsoliduje mrežu regionalnih linija, koje bi imale značajnu funkciju prikupljanja saobraćajnih tokova iz celog regiona, sa dobrim vezama za transfer u Beogradu. Takođe bi bilo potrebno da se proširi mreža linija u evromediterranskoj oblasti i ka destinacijama na Bliskom istoku i u severnoj Africi i da se znatno poveća frekvencija letova na tim linijama i poboljšaju međusobne veze u oba pravca, kako bi Beograd povratio svoju ulogu tranzitnog centra, koju je u znatnoj meri već imao u poslednjoj deceniji pre raspada SFRJ. Ukoliko bi se JAT posle 2005. godine opredelio da obavlja dugolinijski saobraćaj u sopstvenoj eksploataciji, bilo bi neophodno da se u tu svrhu obezbede i odgovarajući avioni, koji bi pružili optimalne uslove za uspešno poslovanje na izabranim linijama (verovatno je da postojeći DC-10 ne ispunjava te uslove).

JAT će svoj **čarter saobraćaj** razvijati samo kao dopunu redovnom saobraćaju. Procene su da na ovom nivou razvijenosti turističkog tržišta i izrazito sezonskog karaktera čarter saobraćaja (leto, Božić i Nova godina), nema povoljnih uslova za razvoj čarter saobraćaja kao posebne delatnosti, sa sopstvenim kapacitetima.

S obzirom na teškoće u poslovanju u prethodnoj deceniji i teret starog duga koji mu onemogućava dalji razvoj, JAT uz pomoć Jedinice za restrukturiranje Vlade Republike Srbije, ima u planu sprovođenje transformacije JAT-a u sistem sastavljen od više zavisnih i nezavisnih preduzeća, kojima je cilj profitabilno poslovanje. Osnovna delatnost (*core business*) je avio-kompanija koja će se baviti samo obavljanjem avio-saobraćaja. Avio-kompanija će biti osnivač i većinski vlasnik (eventualno uz učešće stranih partnera) zavisnih preduzeća, koja, osim što pružaju usluge za avio-kompaniju, samostalno posluju na tržištu (ketering, hendling usluge, prevoz putnika i posada, tehničko održavanje i sl.). Nezavisna preduzeća će se formirati od delatnosti koje nisu vezane za obavljanje saobraćaja i mogu da posluju samostalno na tržištu (privredna avijacija, hoteli, aerodromi).

Na ovaj način svi naponi JAT-a biće usmereni na transformaciju osnovne delatnosti, čime se povećavaju šanse za uspešno restrukturiranje.

O razvojnim planovima *Aviogeneks*-a u ovom trenutku nema pouzdanih javnih informacija. Sa nasleđenim problemima (zastarela flota, gubici u poslovanju, drastično oslabljeno tržište receptivnog industrijskog turizma), ne vidi se neka jasna perspektiva u razvoju čarter saobraćaja. Poslovi sa iznajmljivanjem aviona u Africi verovatno ne predstavljaju trajno rešenje za budućnost. U javnosti nije poznato da li postoje neki planovi za restrukturiranje kompanije, promenu poslovne orijentacije ili integraciju sa nekom drugom kompanijom.

Razvojni planovi *Montenegro Airlines*-a će u velikoj meri zavisiti od daljeg razvoja političke situacije u pogledu odnosa dve republike u okviru zajedničke države. Ova kompanija je za sada definisana kao regionalni prevoznik, a najveći broj putnika sada prevozi na linijama iz Podgorice i Tivta za Beograd. Na tim linijama je u direktnoj konkurenciji sa JAT-om, bez poslovne saradnje u eksploataciji tih linija, i za sada uspeva da povećava svoje učešće u tom prevozu. Takođe nastoji da razvija i redovni međunarodni saobraćaj ali, s obzirom na mali potencijal lokalnog tržišta, ograničen je broj destinacija na kojima se mogu uspostaviti rentabilne redovne linije ka evropskim centrima, tokom cele godine. Ipak, obim prevoza u ovoj vrsti saobraćaja bi u sledećih pet godina verovatno mogao dostići 100.000 putnika. U narednom periodu, treba očekivati definisanje statusa ove kompanije u međunarodnom redovnom saobraćaju (regionalni prevoznik ili nacionalni prevoznik Crne Gore) i jasno opredeljenje u pogledu partnerskih odnosa sa JAT-om (do sada nije postojala nikakva saradnja, a *Montenegro Airlines* je nudio prevoz do određenih destinacija u Evropi preko Ljubljane, u saradnji sa *Adria Airways*-om). Rešavanje pitanja vlasništva aerodroma Tivat i Podgorica, možda može dovesti do promene odnosa ove dve kompanije, što bi, u svakom slučaju bilo pozitivno za razvoj privrede obe zemlje. Domaći i međunarodni čarter saobraćaj u Crnoj Gori, dugoročno gledano ima značajniji potencijal, ali brzina i dometi njegovog razvoja će zavisiti od velikog broja faktora (rešavanje infrastrukturnih problema, oporavak i razvoj turizma, ekonomski razvoj, politički faktori, razvoj aerodroma i sl.).

6. Perspektiva avio-saobraćaja u Srbiji i regionu i potreba definisanja vazduhoplovne politike

Treba ukazati na potrebu sveobuhvatnog studijskog istraživanja potencijalnih mogućnosti razvoja, kao i na nužnost formulisanja razvojne strategije avio-saobraćaja u Srbiji, da bi se ostvarili neki ciljevi u velikim razvojnim mogućnostima koje pruža ova grana saobraćaja. Pri tome bi se morala obuhvatiti sva područja vazduhoplovne razvojne politike. U ovoj publikaciji je težište stavljeno na analizu stanja avio-prevoznika, a ostala područja koja su bitna za uspešno funkcionisanje vazdušnog saobraćaja (aerodromi, ATC, organizacija civilnih vazduhoplovnih vlasti, zakonska regulativa i propisi, međunarodna saradnja i integracija,...) samo su periferno dotaknuta.

Ova publikacija predstavlja pokušaj da se pruži jedan širi informativni pristup problematici avio-prevoza, i da se ukaže na značaj koji mu se u većini zemalja pridaje zbog njegove uloge u razvoju zemlje. Materijal ne daje dovoljno produbljenu i sveobuhvatnu osnovu, da bi se na osnovu njega mogli donositi konkretni zaključci u pogledu budućnosti vazdušnog saobraćaja Srbije i predložiti vazduhoplovna politika koja bi obezbedila takav razvoj. Ipak, izložene informacije o situaciji u svetskom, evropskom i našem avio-saobraćaju, navode na neka načelna razmišljanja i preporuke.

Iz prikaza avio-kompanija na području jugoistočne Evrope (tačka 5.1.), mogu se zapaziti neke karakteristike avio-transportnog sistema u regionu. Prvo što pada u oči je mnoštvo država na relativno malom geografskom prostoru. Ceo prostor jugoistočne Evrope je podeljen mnogobrojnim granicama, što predstavlja ograničenje za razvoj vazdušnog saobraćaja. Taj prostor ima značajan razvojni potencijal, ali predstavlja suviše usitnjeno tržište s obzirom na karakteristike današnjeg i pogotovo budućeg vazdušnog saobraćaja. Ako se kao najgrublji indikator uzme samo demografski potencijal (naravno, postoje i mnogi drugi važni faktori koji se moraju uzeti u obzir prilikom ozbiljnije procene mogućnosti razvoja avio-saobraćaja), zemlje regiona se mogu grubo podeliti na nekoliko grupa: tržišta sa oko dva miliona stanovnika (Slovenija, Makedonija), tržišta sa četiri do pet miliona (Hrvatska, BiH, Albanija), tržišta sa oko deset miliona (SRJ, Bugarska, Grčka). Sve zajedno to predstavlja regionalno tržište od oko pedeset miliona

stanovnika. Potencijal tog tržišta će biti u porastu, paralelno sa privrednim oporavkom i razvojem međunarodne saradnje unutar regiona i sa ostalim svetom. Ali ostaje činjenica da je to tržište isparcelisano granicama na devet država, potencijalno možda i više s obzirom da proces dezintegracije još nije stabilizovan (status Crne Gore i Kosmeta nije definitivno rešen, a postoje dezintegracione težnje u BiH i Makedoniji). Ako se tome dodaju i granične države (Rumunija, Mađarska, Austrija) koje su u pogledu avio-saobraćajnih tokova u izvesnoj interferenciji sa državama jugoistočne Evrope, naročito u pogledu tranzitnih tokova, dobija se jedan prostor na kome živi oko devedeset miliona stanovnika u dvanaest država i ima najmanje toliko nacionalnih avio-prevoznika.

Neka vizija budućeg potencijala avio-prevoza u regionu se može dobiti ako se kao kriterijum uzme podatak da je u današnjoj Evropi odnos između godišnjeg broja avio-putnika i broja stanovnika dostigao, grubo uzevši, razmeru 1:1. Analogijom možemo doći do grube procene da će, dugoročno gledano, i naš region moći da generiše godišnji broj avio-putnika blizak broju stanovnika, kada postane deo Evrope i dostigne privredni razvoj uporediv sa današnjim evropskim prosekom (dotle će evropski prosek svakako dostići znatno više od jednog putovanja po stanovniku godišnje). To bi značilo da bi u budućnosti, ma koliko ona bila daleko, prevoznici iz SRJ mogli da prevoze devet puta više putnika nego danas, prevoznici iz svih država na prostoru bivše SFRJ oko osam puta više, a prevoznici iz svih zemalja jugoistočne Evrope, uključujući i tri granične zemlje, mogle bi da prevoze oko šest puta više avio-putnika nego danas. Sve je ovo moguće pod pretpostavkom da će domaći prevoznici svake zemlje, ili grupe zemalja, moći da zadrže ceo prevoz na domaćim linijama i polovinu prevoza na međunarodnim linijama, što otprilike odgovara sadašnjoj situaciji. Danas im takvo učešće obezbeđuje još uvek važeća međunarodna praksa: zaštićena prava kabotaže u domaćem saobraćaju i pravilo jednake ponude kapaciteta u bilateralnim sporazumima za međunarodni saobraćaj. Ali treba imati u vidu da će administrativna zaštita nacionalnih prevoznika od strane njihovih država oslabiti ili nestati, kada naš region postane deo ujedinjene Evrope. Kompanije će same morati da se izbore za svoje učešće na objedinjenom liberalnom tržištu Evrope gde vladaju zakoni konkurencije. Sigurno je da svi sadašnji prevoznici neće moći da izdrže tu trku i da bankrotstvo nacionalnih kompanija neće biti redak izuzetak, kao što je to bilo u prošlosti. Sa druge strane, one kompanije koje budu bolje od proseka u pogledu efikasnosti i racionalnosti svog poslovanja i koje budu sposobne da se brzo prilagođavaju promenama u vazдушnom saobraćaju, moći će naglo da se razvijaju i znatno da povećaju svoje učešće u preraspodeli mnogostruko uvećanog obima saobraćaja na proširenom evropskom tržištu.

Posledica sadašnje geopolitičke situacije u regionu je mnoštvo nacionalnih i drugih avio-kompanija na prostoru bivše SFRJ i cele jugoistočne Evrope. Možemo ostaviti po strani kompanije specijalizovane za određene vrste prevoza (čarter, regionalni, ekspres pošiljke, taksi prevoz, i sl.), koje nalaze neke tržišne niše u kojima nisu direktno sukobljene sa velikim redovnim kompanijama. Prema svetskim i evropskim iskustvima, deo tih kompanija (koje obično baziraju na privatnom kapitalu) može poslovati uspešno, bez obzira na veličinu, ako su krajnje racionalno organizovane, kompetentno vođene i specijalizovane za određeni segment tržišta. Druga je situacija kod nacionalnih kompanija, koje su uključene u integralni svetski sistem redovnog avio-prevoza i direktno izložene rastućoj konkurenciji. Postavlja se pitanje da li na tržištu jugoistočne Evrope može opstati onoliko nacionalnih kompanija koliko ima država na tom prostoru, kada se imaju u vidu promene koje su u toku i koje se još očekuju u budućem vazдушnom saobraćaju Evropske Unije, koja će jednoga dana obuhvatiti i ovaj region. Koliko dugo će vlade ovih zemalja moći da štite svoje nacionalne kompanije od većih i racionalnije organizovanih stranih prevoznika i koliko dugo će države želeti i moći da plaćaju gubitke svojih malih nacionalnih kompanija, ako one nisu osposobljene za ravnopravnu konkurentsku borbu i rentabilno poslovanje na budućem otvorenom tržištu avio-saobraćaja?

Na prostoru bivše SFRJ, gde živi manje od dvadeset pet miliona stanovnika u pet međunarodno priznatih država, sada ima sedam nacionalnih kompanija tih država ili njihovih entiteta: JAT, Adria Airways, Croatia Airlines, Montenegro Airlines, Air Bosna, Air Srpska i MAT. Samo prve tri kompanije, koje sada imaju približan obim prevoza (reda veličine od po milion putnika godišnje), imaju fizionomiju malih redovnih prevoznika, sa svim funkcijama i infrastrukturnim kapacitetima koje ih kvalifikuju za članstvo u AEA, pri čemu se Adria Airways i Croatia Airlines u većoj meri nego JAT oslanjaju na saradnju sa većim evropskim kompanijama (pre svega sa Lufthansom). Pojava i održavanje ovolikog broja redovnih kompanija, pogotovo onih koje zbog manjeg potencijala tržišta imaju minijaturni obim rada i nepotpunu organizacionu strukturu, ima uporište u nastanku novih država koje stvaranje nacionalnih kompanija tretiraju prevashodno kao atribut novostepene državnosti. Ukoliko države, u promenjenim okolnostima koje donosi budućnost, ne budu mogle veštački da podržavaju njihov dalji opstanak, može se očekivati da će neke od njih biti likvidirane ili uključene u neke međunarodne integracije.

Od kompanija koje su posebno aktivne u prikupljanju tranzitnih tokova sa područja jugoistočne Evrope i susednih država, treba pomenuti pored AUA (koji u tome ima najdužu tradiciju), još i Adria Airways (koja je nastojala da iskoristi privremeno odsustvo

JAT-a i preuzme njegovu raniju ulogu), kao i Malev i Czech Airlines, koji su u poslednjih deset godina naglo pojačali svoje prisustvo sa ciljem prikupljanja i prevoza putnika iz ovog regiona do udaljenijih evropskih i prekookeanskih destinacija, u tranzitu preko svojih habova. JAT je nedavno, kada su političke prilike to dozvolile, počeo da se uključuje u ponovnu preraspodelu tranzitnih tokova iz regiona a potencijal Beograda i njegov geografski položaj, daju osnova za jačanje njegove uloge regionalnog centra avio-prevoza.

Vazdušni saobraćaj Srbije, kao i njen nacionalni prevoznik JAT, imaju određenih prednosti u odnosu na druge nacionalne prevoznike sa prostora bivše SFRJ. Tržište od desetak miliona stanovnika daje perspektivu većeg obima prevoza u odnosu na većinu ostalih redovnih kompanija u tom regionu. Centralni položaj Beograda u ovom regionu, daje mogućnost da se tu razvije regionalni centar koji će lokalni potencijal uvećati tranzitnim tokovima. U prilog takvog razvoja ide i tradicija iz prošlosti, kada je JAT bio ugledan svetski prevoznik, a u Beogradu su se ukrštali mnogi avio-saobraćajni tokovi. Značajna prednost je i raspoloživ iskusan kadar kao i izgrađena infrastruktura koja može da podrži takav razvoj. Naravno, JAT ima i ograničenja nastala raspadom SFRJ, sankcijama i izolacijom u prethodnoj deceniji: tržište je smanjeno i osiromašeno; Kompanija je postala prekapacitirana u pogledu organizacije, flote i drugih kapaciteta; delimično je izgubljen korak u modernizaciji kapaciteta i prilagođavanju kompanije novim geopolitičkim prilikama i promenama u avio-prevozu na evropskom i svetskom tržištu. Uslov za iskorišćenje razvojnih mogućnosti je radikalno restrukturiranje i prilagođavanje novoj situaciji. Zato je još za izvesno vreme neophodna svestrana podrška države, koja ima opravdanja u direktnim i indirektnim efektima kojima bi razvijeni vazdušni saobraćaj uticao na opšti razvoj zemlje.

Da bi se procenile mogućnosti optimalnog razvoja avio-saobraćaja u Srbiji u narednim godinama i decenijama, neophodno je da se vrlo studiozno ispitaju potencijalne mogućnosti vazdušnog saobraćaja u okviru prognoze opšteg ekonomskog i političkog razvoja zemlje, kao i ciljeva koji se postavljaju u razvoju društva i njegovoj međunarodnoj integraciji. U skladu sa takvom vizijom razvoja, Srbija treba da formira svoju vazduhoplovnu politiku i obezbedi institucionalne okvire i instrumente za njeno sprovođenje, koji će omogućiti realizaciju nekih ostvarljivih ciljeva u okviru ukupne saobraćajne i razvojne politike zemlje. Potrebna je strategija koja će omogućiti da se vazdušni saobraćaj restrukturira u skladu sa novim okolnostima, da iskoristi potencijalne mogućnosti koje pruža lokalno i regionalno tržište i da se osposobi za ravnopravnu konkurenciju na budućem integrisanom evropskom tržištu, koje će doneti nove razvojne mogućnosti, ali i iskušenja. To

bi morao biti nacionalni projekat, u čijoj pripremi bi trebalo da učestvuju država, prevoznici, aerodromi, turizam, privreda preko svojih asocijacija i kompetentne naučne ustanove.

U okviru procenjivanja razvojnih mogućnosti redovnog saobraćaja, od najvećeg značaja je potencijal za razvoj mreže avio-linija u evromediterskoj oblasti. Pri tome treba definisati mogućnost uravnoteženja mreže i saobraćajnih tokova u pravcu zapadne i severne Evrope sa tokovima u pravcu istočne Evrope, severne Afrike i Bliskog istoka, u funkciji jačanja tranzitnih tokova i stvaranja „haba“ u Beogradu. Takođe treba ispitati mogućnosti za stvaranje primarne i sekundarne regionalne mreže linija, koja, pored uloge intraregionalnog povezivanja (gde treba uključiti sve sadašnje i perspektivne aerodrome u jugoistočnoj Evropi), treba da ima i ulogu „feeder“ linija⁴² za tranzitni centar u Beogradu. Najzad, treba utvrditi koje su realne mogućnosti za formiranje dugolinijskog saobraćaja, na bazi lokalnih i tranzitnih tokova u tako formiranom regionalnom avio-saobraćajnom centru. Pri tome treba održati balans u proporciji između potencijala sopstvenog tržišta i mogućih tranzitnih tokova, da se ne bi ušlo u rizik nestabilnog sistema koji je suviše podložan spoljnim uticajima. Takav razvoj bi predstavljao i kvalifikaciju za međunarodnu saradnju (uključivanje u alijanse, eksploataciona i komercijalna saradnja, učešće u kapitalu), bez koje se ne može zamisliti uspešno poslovanje na sve konkurentnijem i liberalnijem vazduhoplovnom tržištu.

U toj studiji bi trebalo da se razmotre i potrebe i mogućnosti čarter i kargo prevoza, kao i razvoja ostalih vidova primene vazduhoplova u privredi i turizmu. Naravno, ona bi morala obuhvatiti i sve druge oblasti koje su od suštinskog značaja za funkcionisanje i razvoj civilnog vazduhoplovstva: sagledavanje razvoja racionalne mreže aerodroma raznih kategorija, koja bi optimalno opsluživala sve vidove avio-prevoza; problematiku razvoja mreže vazdušnih puteva i organizacije kontrole letenja; efikasnost organizacije civilnih vazduhoplovnih vlasti (sa svim neophodnim funkcijama) koja treba da bude kompatibilna praksi u svetu i posebno u Evropskoj Uniji; zakonsku i pravnu regulativu u oblasti civilne aviacije, itd.

Tek bi se na osnovu proučenih potencijalnih mogućnosti razvoja, mogla formirati vazduhoplovna politika Srbije i dugoročna strategija za ostvarenje postavljenih ciljeva. U okviru te strategije, kada je reč o redovnom saobraćaju, potrebno je definisati agresivan samostalan razvoj u svim saobraćajnim oblastima u okviru potencijalnih mogućnosti i ekonomske opravdanosti, ali uz

⁴² „Feeder lines“ – Priključne linije (bukvalno linije „hranilice“). Linije koje, pored prevoza lokalnih putnika, imaju i ulogu povezivanja manjih aerodroma, preko tranzitnih centara, sa svetskom mrežom linija.

stalnu otvorenost za međunarodne integracione procese i inicijativu za regionalno udruživanje, ako za to postoje uslovi.

Imajući u vidu, s jedne strane, isparcelisano i usitnjeno tržište i, sa druge, evropske tendencije ukрупnjavanja i udruživanja radi lakšeg opstanka u sve konkurentnijem ambijentu, objektivni interesi upućuju na neke forme udruživanja nacionalnih prevoznika u ovom delu Evrope i stvaranje neke vrste „balkanskog SAS-a“, koji bi imao veće tržište i više uslova da se pozicionira kao ravnopravan partner u evropskom i svetskom avio-prevozu. Moguće je da još nisu sazreli uslovi za takav razvoj događaja, ali treba predvideti situaciju da nevolje mogu naterati nacionalne prevoznike i njihove države da razmišljaju u tom pravcu. S obzirom na različitu situaciju u kojoj se nalaze zemlje regiona i njihove nacionalne kompanije, verovatno je da ne treba očekivati neko sveobuhvatno rešenje, već parcijalno integrisanje u funkcionalnom i teritorijalnom smislu. Nacionalne kompanije manjih zemalja ovog regiona (odnosno vlasnici njihovog kapitala) mogle bi u takvim integracionim procesima sagledati racionalniji način za učešće i nalaženje svog mesta u kompleksnijem i razvijenijem avio-transportnom sistemu, u skladu sa sopstvenim mogućnostima i potencijalom svog tržišta, uz manje učešće kapitala i bolju profitabilnost saobraćaja. Nacionalni prevoznik Srbije bi u takvim integracionim procesima mogao imati važnu ulogu, s obzirom na svoj centralni položaj i relativno veći potencijal lokalnih i tranzitnih tokova na sopstvenom tržištu (koje je takođe malo u evropskim relacijama). Svi zajedno bi na taj način mogli dobiti prednost racionalnijeg poslovanja i lakšeg opstanka, odnosno veće konkurentnosti na budućem liberalizovanom tržištu Evrope i sveta.

Verovatno bi se takav razvoj pre mogao da ostvari na nivou neke nove kompanije koja bi se bavila regionalnim saobraćajem (tu evidentno postoji prazan prostor sa velikim razvojnim mogućnostima), koja bi kao akcionarsko društvo objedinila ambicije i sredstva više organizacija, pojedinaca, gradova i regiona, iz više država jugoistočne Evrope, možda sa više operativnih baza koje bi olakšale zadovoljavanje lokalnih potreba regionalnog povezivanja. Takva regionalna kompanija bi na celom tom prostoru mogla biti prihvaćena kao „domaća“ i verovatno bi je tako tretirale vazduhoplovne vlastitih država.

7. Prilozi

7.1. Uredba o vazdušnoj plovidbi Kraljevine Srbije iz 1913. godine

МИ ПЕТАР I

по милости Божјој и вољи народној Краљ Србије

На предлог Нашег Министра Унутрашњих Дела и Нашег Министра Војног, а на основу параграфа 5., 15., 16., 27. тач.1. и 29. тач 1. Устројства Централне Државне Управе, члана 6. и 7. закона о устројству војске, члана 33. тач.1. закона санитетског и параграфа 326. кривичног закона, -ради штићења интереса државних у погледу спречавања ухођења, царинских права, народног здравља и народне одбране, као и безбедности грађана-прописујемо следећу

Уредбу

о саобраћају справама које се крећу по ваздуху

Чл. 1. Справе, које се крећу по ваздуху, јесу домаће или стране према томе, којој држави припадају њени сопственици. Те справе не уживају екстериторијалност.

Чл. 2. Те справе морају бити сигурне и не могу се употребљавати без дозволе Министра Унутрашњих Дела. У дозволи ће бити тачно описана справа, која се мора одржавати у исправном стању.

Чл. 3. На свакој справи мора бити исписано на непомичној табли име сопственика и његов стан, име конструктора и нумера апарата, назнака земље одакле је и број под којим је дата дозвола за употребу справе.

Чл. 4. Управљач справе мора да има одобрење Министра Војног о својој способности.

Чл. 5. Свака справа мора имати на себи знак (печатом власти потврђен), који јој нарочито буде прописан при давању дозволе, и мора да има путну књигу, оверену при давању дозволе, а у којој свака власт има право да упише што налази за потребно, док се справа налази на земљи.

Чл. 6. На справама не сме бити: оружја, муниције, експлозива, апарата фотографских, радиотелефонских и радиотелеграфских, голуба писмоноша, нити се са справе сме што бацати на земљу -осим по дозволи српске полицијске власти, која ће у дозволи побројати предмете, који се могу бацити и који својим падом неће представљати никакву опасност по становништво (као ситан песак, вода).

Чл. 7. Справе не смеју да лете при непогоди или ноћу (после заласка, а пре изласка сунца), нити да бацају од себе светлост -сем по нарочитој дозволи Министра Унутрашњих Дела.

Чл. 8. Справе не смеју да лете у ваздушне регионе око утврђених места, сем по нарочитој дозволи Министра Унутрашњих Дела, која ће се давати по споразуму са Министром Војним.

Чл. 9. Справа може летети само у оном правцу, који јој назначи полицијска власт, уписујући то и у путну књигу.

Чл. 10. Полицијска власт може свакад извршити преглед справа и има право издавати наређења, да управљач справа спусти справу из ваздуха на земљу. Управљач има дужност, да ту наредбу послуша.

Чл. 11. Справе са туђе територије, ма чије оне биле (приватне, јавне, полицијске итд, осим војних), могу прећи над српску територију само на месту и у време, које одреди царинска власт у споразуму са Министром Унутрашњих Дела. Такве справе мораће одмах да се спусте на одређено место ради даље примене прописа законских, наредаба власти и одредаба из ове уредбе.

Чл. 12. За време мобилизације и рата никакве стране справе (било приватне, јавне, полицијске итд.) не могу летети над српском територијом, сем кад Министар Унутрашњих Дела и Министар Војни издаду по свом нахођењу нарочиту дозволу за то и пропишу знаке. Стране војне справе никако не смеју летети над српском територијом, па ни у време мира.

Чл. 13. Све справе, које за време мобилизације и рата без дозволе и знака лете над српском територијом, сматраће се као справе непријатељске државе и са њима ће се као са таквим поступати.

Чл. 14. Полицијске и војне власти се овлашћују, да сматрају, да особље на справама у ваздуху, које немају одобрење и знака, врши кривично дело из главе девете кривичног закона и из главе пете војног кривичног закона да се то особље налази у бегству и као ухваћено на самом делу, не поштујући ни прописе ове уредбе, и да према томе имају права и дужности да употребе све мере, да се справа што пре спусте на земљу. Полицијским властима ће указивати помоћи и стављати на расположење потребан материјал за то најближа војна власт. Полицијске пак власти ће предузимати све што је потребно, да се којим случајем не оштете српске државне справе са особљем, у коме ће циљу тражити потребна објашњења од надлежних власти.

Чл. 15. Са одговорним лицима надлежне власти ће поступати по закону. Све справе, као оруђа, којима се чине кривична дела, конфисковаће се у корист државе свакад, кад се њима учини ма које кривично дело.

Чл. 16. О датим дозволама и знаковима по званичној дужности ће се извештавати војне и полицијске власти.

Ова уредба важи после десет дана од објаве у Српским новинама.

Препоручујемо свима Нашим Министрима, да ову Уредбу обнародују и о извршењу њеном се старају, властима заповедамо да по њој поступају, а свима да јој се поковају.

Пбр. 1775.
18. фебруара 1913 год.
У Београду
ПЕТАР с.р.

Председник Министарског савета, Министар Иностранних Дела, Ник. П. Пашић с.р.; Министар Финансија, Д-р Л. Пачу с.р.; Министар Унутрашњих Дела, Стој. М. Протић с.р.; Министар Правде, Д-р М. Полићевић с.р.; Министар Народне Привреде, К. М. Стојановић с.р.; Министар Грађевина, Ј. П. Јовановић с.р.; Министар Просвете и Црквених Послова, Љ. Јовановић с.р.; Министар Војни, ђенерал Мил. Боћановић с.р.

Извор: *Прилог Проф. др. Живојина Алексића, штампан у листу Политика поводом фељтона о историји авијације у Србији, уз следећи пропратни коментар:*

Задовољан текстом о историји авијације у Србији, слободан сам да вам пошаљем Уредбу о саобраћају справама које се крећу по ваздуху (објављену у осмој књизи мојих Сабраних дела „Глосариум”, 1997.), из 1913. године. Као што се види, наши преци правно су знали да држе корак са Европом и светом, чему ми данас безуспешно тежимо. Једно је очигледно – та уредба написана је врло паметно и правнички стручно, тако да би морали да схватимо да памет и право не почињу тек од нас.

Проф. др Живојин Алексић

7.2. Razvoj svetskog redovnog prevoza 1992.-2001.

godina	<u>Ostvareni TKM svega</u>							
	prevez. putnici	tone tereta	izvršeni PKM	raspolož. SKM	iskor. sediš. roba	pošta	putnici +teret	
	<u>m i l i o n i</u>				<u>%</u>	<u>m i l i o n i</u>		
	ukupno domaće i međunarodne linije							
1992.	1.146	17,6	1.928.920	2.930.180	66	62.640	5.130	242.140
1993.	1.142	18,1	1.949.420	3.013.410	65	68.450	5.230	260.630
1994.	1.233	20,5	2.099.940	3.169.340	66	77.220	5.410	273.420
1995.	1.304	22,2	2.248.210	3.358.600	67	83.130	5.630	293.930
1996.	1.391	23,2	2.431.690	3.563.770	68	89.200	5.800	317.150
1997.	1.457	26,4	2.573.010	3.727.900	69	102.880	5.990	344.190
1998.	1.471	26,5	2.628.120	3.837.730	68	101.820	5.760	348.600
1999.	1.562	28,1	2.797.800	4.050.780	69	108.660	5.720	370.420
2000.	1.656	30,1	3.017.350	4.258.620	71	117.960	6.050	401.170
2001.	1.621	28,1	2.930.370	4.247.150	69	110.680	5.280	385.370
	godišnje povećanje ili smanjenje-ukupan redovni saobraćaj							
1992-93.	0%	3%	1%	3%	-1	9%	2%	4%
1993-94.	8%	13%	8%	5%	1	13%	3%	9%
1994-95.	8%	8%	7%	6%	1	8%	4%	8%
1995-96.	7%	5%	8%	8%	1	7%	3%	8%
1996-97.	5%	14%	6%	5%	1	15%	3%	9%
1997-98.	1%	0%	2%	3%	-1	-1%	-4%	1%
1998-99.	6%	6%	6%	6%	1	7%	-1%	6%
1999-00.	6%	7%	8%	5%	2	9%	6%	8%
2000-01.	-2%	-7%	-3%	0%	-2	-6%	-13%	-4%
	međunarodne linije							
1992.	299	9,3	984.490	1.493.350	66	50.750	2.190	143.600
1993.	319	10,3	1.047.380	1.590.540	66	56.050	2.200	155.480
1994.	347	11,8	1.143.180	1.694.050	67	64.700	2.240	173.080
1995.	375	13,0	1.249.160	1.831.850	68	70.340	2.400	189.430
1996.	412	13,6	1.380.680	1.997.210	69	75.510	2.450	206.870
1997.	438	15,7	1.468.150	2.102.710	70	87.740	2.490	227.390
1998.	458	15,8	1.512.040	2.189.270	69	87.060	2.480	231.440
1999.	493	17,3	1.622.250	2.311.780	70	93.280	2.480	247.810
2000.	538	18,7	1.778.110	2.459.490	72	101.520	2.670	271.400
2001.	532	17,6	1.716.560	2.444.420	70	94.870	2.620	258.550
	godišnje povećanje ili smanjenje-međunarodne linije							
1992-93.	7%	11%	7%	7%	0	10%	0%	8%
1993-94.	9%	15%	9%	7%	1	15%	2%	11%
1994-95.	8%	10%	9%	8%	1	9%	7%	9%
1995-96.	10%	6%	11%	9%	1	7%	2%	9%
1996-97.	6%	15%	6%	5%	1	16%	2%	10%
1997-98.	5%	1%	3%	4%	-1	-1%	0%	2%
1998-99.	8%	9%	7%	6%	1	7%	0%	7%
1999-00.	9%	8%	10%	8%	2	9%	8%	10%
2000-01.	-1%	-6%	-3%	-1%	-2	-7%	-2%	-5%

Izvor: ICAO (may 2002)

7.3. Učešće svetskih regiona u redovnom saobraćaju 2000. (kompanije svrstane u regionu prema sedištu kompanija)

	MEĐUNARODNI RED.			UKUPNI REDOVNI		
	2000.	2000/1999. %	učešće %	2000.	2000/1999. %	učešće %
		a)	b)		a)	b)
AFRIKA						
Putnici (hiljade)	18.450	4,3	3,4	32.180	4,0	2,0
PKM (milioni)	56.870	6,7	3,2	66.470	6,5	2,2
TKM tereta (mil.)	2.050	2,3	2,0	2.160	3,1	1,7
AZIJA/PACIFIK						
Putnici (hiljade)	120.600	11,9	22,4	365.880	7,0	22,2
PKM (milioni)	518.810	11,9	29,2	733.310	10,0	24,3
TKM tereta (mil.)	37.270	5,4	35,9	40.950	5,9	33,1
EVROPA						
Putnici (hiljade)	259.950	9,5	48,3	425.800	7,6	25,8
PKM (milioni)	679.860	9,1	38,2	805.260	8,3	26,7
TKM tereta (mil.)	34.810	11,1	33,6	35.790	11,0	29,0
SREDNJI IST.						
Putnici (hiljade)	27.590	11,0	5,1	44.320	6,7	2,7
PKM (milioni)	81.850	12,9	4,6	93.770	11,0	3,1
TKM tereta (mil.)	4.560	3,7	4,4	4.660	3,6	3,8
SEV. AMERIKA						
Putnici (hiljade)	81.230	7,0	15,1	679.550	3,4	41,3
PKM (milioni)	354.640	7,9	19,9	1.176.810	6,4	39,0
TKM tereta (mil.)	21.260	11,4	20,5	35.520	9,3	28,7
JUŽ/SRED. AM.						
Putnici (hiljade)	29.970	3,4	5,6	99.470	4,6	6,0
PKM (milioni)	86.570	7,1	4,9	142.170	5,7	4,7
TKM tereta (mil.)	3.780	6,2	3,6	4.540	3,7	3,7
CEO SVET						
Putnici (hiljade)	537.790	9,1	100,0	1.647.200	5,4	100,0
PKM (milioni)	1.778.600	9,6	100,0	3.017.790	7,9	100,0
TKM tereta (mil.)	103.730	8,3	100,0	123.610	8,1	100,0

a) Stope rasta 2000/1999.

b) Učešće u ukupnom svetskom redovnom saobraćaju

Izvor: The World of Civil Aviation, 2000, ICAO

7.4. Podaci o vlasništvu u AEA kompanija

(izvor: Yearbook AEA, 2001 god., podaci se odnose na 2000. godinu)

Kompanija	Struktura kapitala	Vlasnik
Adria Airways	91%	Fond za razvoj
	9%	Ljubljanska banka
Air Lingus	95%	Država
	5%	Zaposleni
Air France	56%	Država
	33%	Privatni investitori
	11%	Zaposleni
Air Malta	96,4%	Država
	3,6%	Privatni investitori
Al Italia	53%	Država
	27%	Privatni investitori
	20%	Zaposleni
Austrian Airlines	39,7%	Država
	30,6%	Akcijski kapital
	18,2%	Investicioni fondovi
	10,5%	S Airlines
	1,5%	Air France
British Airways	100%	Akcije
British Midland	60%	British Midland plc
	20%	Lufthansa
	20%	SAS
Cargolux	35%	Luxair
	34%	Sairlogistic
Croatia Airlines	31%	Luksemburške finansijske institucije
	90,6%	Država
	3,9%	Državne institucije
	2,6%	Fond za privatizaciju
Czech Airlines	2,9%	Drugi akcionari
		Češki fond za razvoj
		Češka banka za konsolidaciju Češke institucije i investitori
Cyprus Airways	66,1%	Država
	33,9%	Privatni investitori
Finair	58,43%	Država
	24,71%	Finansijske institucije
	16,85%	Privatni investitori
Iberia	54%	Privatni investitori
	30%	Banke
	9%	British Airways
	6%	Zaposleni
Icelandair	1%	American Airlines
	100%	Privatni investitori

Kompanija	Struktura kapitala	Vlasnik
KLM	100%	Akcijski kapital
Lufthansa	89,95%	Akcijski kapital
	10,05%	Javni sektor
Luxair	23,1%	Država
	37,3%	Privatne kompanije
	13,4%	Državne banke
	13,2%	Luxair group
	13,0%	Lufthansa
Malev	96,8%	Državno preduzeće za privatizaciju i državnu imovinu
Olympic Airlines	100%	Državno
Sabena	49,50%	Sair group
	22,19%	Privatni investitori
	16,50%	Privatni investitori
	11,81%	Državno vlasništvo
Scandinavian Airlines	50%	Vlasništvo 3 Vlade
Spanair	50%	Privatno
	51%	Teinver
	49%	SAS
Swissair	100%	Razni investitori (u 2001. god. bankrotirao)
TAP-Air Portugal	100%	Državno
Tarom	92,63%	Državno
Turkish Airlines	98,2%	Državni investicioni fond
	1,8%	Privatni investitori
Yugoslav Airlines	100%	Država

Kod svih 28 članica AEA u 2000. godini, struktura vlasništva je sledeća:

- Većinsko vlasništvo države ili državnih fondova 16 kompanija
- Većinsko privatno vlasništvo 12 kompanija

Učešće zaposlenih u vlasništvu (akcijama) u 4 kompanije (od 5 do 20%)

Učešće stranih avio-kompanija u 7 kompanija (od 1 do 49%)

Akcije 4 kompanije (od 30 do 100%) se kotiraju na berzi

7.5. Grupisanje kompanija u velike svetske alijanse

Prema IATA podacima (World Air Transport Statistics, izdanje 2002.), najveće svetske alijanse su u svom sastavu imale sledeće kompanije u maju 2002. (treba imati u vidu da se u ovoj oblasti dešavaju stalne promene):

Alijansa kompanije	Član od	Ukupno putnika 2001. (milioni)	Habovi
Star Alliance			
United Airlines	maj-97.	75,4	Čikago, Denver, L.A, Vašington
Lufthansa	maj-97.	44,2	Frankfurt, Minhen
Air Canada	maj-97.	23,2	Montreal, Vankuver
SAS	maj-97.	23,1	Kopenhagen, Oslo, Štokholm
Thai Airways	maj-97.	17,7	Bangkok
Varig	okt-97.	10,7	Rio de Žaneiro, Sao Paolo
Air New Zealand	mar-99.	8,2	Oklend
All Nipon	okt-99.	43,0	Tokio, Osaka
AUA Group ⁴³	mar-00.	3,6	Beč
Singapore Airlines	apr-00.	14,7	Singapur
Mexicana	jul-00.	8,4	Meksiko Siti
British Midland	jul-00.	6,7	London Hitrou
Oneworld			
American Airlines	feb-99.	78,1	Dalas, Majami, Čikago
British Airways	feb-99.	34,6	London Hitrou
Qantas	feb-99.	20,2	Sidnej
Cathay Pacific	feb-99.	11,2	Hong Kong
Iberia	sep-99.	25,2	Madrid
Finair	sep-99.	6,2	Helsinki
Lan Chile	jun-00.	5,2	Santjago
Air Lingus	jun-00.	6,5	Dablin
Skyteam			
Aeromexico	jun-00.	9,2	Meksiko Siti
Air France	jun-00.	43,0	Paris CDG, Paris Orli
Delta Airlines	jun-00.	93,4	Atlanta, Dalas, Sinsinati
Korean Airlines	jun-00.	21,5	Seul
Czech Airlines	apr-01.	2,6	Prag
Al Italia		24,5	Rim, Milano
KLM/Northwest			
KLM	nov-92.	15,9	Amsterdam
Northwest	nov-92.	55,3	Mineapolis, Detroit, Memfis

⁴³ AUA group se sastoji od Austrian Airlines, Tyrolean Airways i Lauda Air. Prikazani putnici (3,6 miliona) se odnose samo na Austrian Airlines.

Pored četiri prikazane velike alijanse, do kraja 2001. je postojala i peta, pod nazivom The Qualiflyer Group. Osnovali su je u martu 1998. kompanije Swissair, Sabena, TAP, Turkish Airlines i AOM French Airlines, a tokom 1999. i 2000. godine su u grupu uključene još Crossair, Air Europe, LOT, PGA, Volare, Air Litoral, Air Liberte. Svi članovi grupe su evropske kompanije, mnoge od njih su relativno male kompanije (sve kasnije priključene kompanije prevoze između 0,7 i 4,0 miliona putnika godišnje). Grupa se raspala kada su njeni osnivači i ujedno najveći članovi grupe, Swisair i Sabena, došli u finansijske teškoće i bankrotirali zbog pada prometa posle 11. septembra 2001.

Podaci o redovnom međunarodnom prevozu četiri velike alijanse u 2001.

	Oneworld ⁴⁴	KLM/NW	Sky Team	Star All ⁴⁵
Aviokilometri (hiljade)	1.882.081	573.633	1.369.658	2.575.302
Broj poletanja	775.776	227.099	612.364	1.131.078
Časovi letenja	2.745.757	800.516	2.071.455	3.744.041
Prevezeni putnici	85.611.957	25.472.604	55.829.815	112.588.11
Putnički kilom. (milioni)	309.531 438.623	110.109 141.284	198.221 271.997	6 412.894
Sedišta kilometri (milioni)	71 43.462.569	78 17.105.532	73 31.486.020	576.894 72
Iskorišćenje sedišta %	71.457.955	24.443.642	46.510.960	61.843.534
Tonski kilometri (hiljade)				97.127.790
Raspolož. TKM (hiljade)				
Broj zaposlenih	239.944	73.170	172.973	280.687
TKM po zaposlenom	181.136	233.778	182.029	220.329

⁴³ Nisu uključeni podaci za Air Lingus, jer ih nije dostavio IATA-i

⁴⁴ Nisu uključeni podaci za Tyrolean Airways i Lauda Air

Podaci o rangiranju i učešću u ukupnom prevozu za prvih 10 alijansi ili kompanija

Međunarodni redovni PKM u milionima	Domaći redovni PKM u milionima	Ukupni redovni PKM u milionima
% 3* 1 Star All. 412.894 25	% 3* 1 Star All. 199.727 20	% 3* 1 Star Alliance 612.622 23
2 Oneworld 309.531 19	2 Oneworld 146.649 15	2 Oneworld 456.180 17
3 Sky Team 198.221 12	3 Sky Team 145.727 15	3 Sky Team 343.948 13
4 KLM/NWest 110.109 7	4 KLM/ NWest 65.116 7	4 KLM/Northwest 175.225 7
5 JAL 65.013 4	5 US Airways 61.075 6	5 Continental 92.702 4
6 Continental 32.256 2	6 Continental 60.446 6	6 Japan Airlines 81.700 3
7 Swisair 30.889 2	7 America West A. 29.705 3	7 US Airways 73.944 3
8 Malaysia 30.666 2	8 TWA 29.320 3	8 Malaysia Airline 35.869 1
9 Virgin Atlan 28.411 2	9 China Soutern A.20.013 2	9 TWA 33.411 1
10 Emirates 23.126 1	10 Alaska Airlines 16.707 1	10 Swisair 30.889 1
Prvih 10-svega 1.241.117 75	Prvih 10-svega 774.485 79	Prvih 10-svega 1.936.491 73
Ukupno IATA 1.665.397 100	Ukupno IATA 976.525 100	Ukupno IATA 2.641.922 100

* 3% učešća u prevozu svih 273 članica IATA

7.6. Profitabilnost redovnog saobraćaja po zonama (operativni racio u 2000. i % razlike u odnosu na 1999.)

DUGOLINIJSKI SAOBRAĆAJ			KRATKE I SREDNJE LINIJE		
	Operating ratio	2000/1999 9 %		Operating ratio	2000/1999 9 %
PROFITABILNE RUTE					
Evropa-zapadna Afrika	115,6	0,4	SI Azija-JI Azija	116,5	1,8
Severna Amerika- Južna Amerika	105,9	0,4	Daleki istok	115,8	5,9
Severna Amerika ⁽¹⁾	104,9	1,5	Afrika-Bliski istok	114,5	-11,3
Evropa-Bliski istok	104,5	1,4			
Evropa- severoistočna Azija	104,2	4,3			
Afrika-Daleki istok	103,4	4,9			
MARGINALNA PROFITABILNOST					
Evropa-istočna Afrika	101,4	2,5	Evropa-severna Afrika	101,9	-9,5
Transpacifik	98,2	1,1	Unutar severne Evrope	101,6	1,5
			Unutar Evrope	99,2	1,1
NEPROFITABILNE LINIJE					
Evropa/Bliski istok - Južna Afrika	96,9	1,1	U okviru južne Evrope	95,7	2,0
Daleki istok - jugozapadni Pacifik	96,7	-1,3	Trans Evropa	95,2	0,8
Evropa/Bliski istok - jugozapadni Pacifik	95,3	1,5			
Evropa -Južna Afrika	95,1	-3,7			
Evropa/Bliski istok - jugoistočna Azija	95,1	-4,6			
Južni Atlantik	94,1	3,0			

Podaci se odnose na godinu u kojoj su još uvek postojala uzlazna kretanja u svetskoj privredi, čija je recesija započela tek u četvrtom kvartalu 2000. i početkom 2001. godine, izazvana recesijom američke i japanske privrede.

(1) Uključen i domaći saobraćaj u Severnoj Americi

7.7. Međunarodni putnici na aerodromima SRJ 1997-2001. (struktura po vrstama prevoza i prevoznicima)

		1997.				1998.				1999.				2000.				2001.			
Aerodrom	BEG	PRN	BEG	PRN	TIV	TGD	BEG	PRN	TIV	BEG	PRN	TIV	TGD	BEG	PRN	TIV	TGD				
JAT																					
Redovni saobraćaj	600.499	17.184	507.546	8.633			89.887							378.601				562.250			
Čarter saobraćaj	40.867	66.828	44.177	49.205			17.821	7.520						17.365				51.761			
UKUPNO	641.366	84.012	551.723	57.838			108.613	7.520						395.966				614.011			
Uporedne destinacije	393.288		332.234				43.642							216.869				335.002			
STRANI PREVOZNICI																					
Redovni saobraćaj	354.540		369.510				107.487							210.222	77.317	9.557		322.478			
Čarter saobraćaj		100.019		20.873	22.602			5.328	951												
DOMAĆI PREVOZNICI																					
Redovni saobraćaj	31.237		22.358	5.216	13.749	9.296	4.940							12.651		12.466	57.427	7.357			
UKUPAN MEĐUNARODNI SAOBRAĆAJ																					
	1.211.174		1.073.165	-11%			248.490	-77%						875.606	875.606	252%		1.330.982			
																			52%		

8. Literatura (izvori podataka)

1. The World of Civil Aviation 2000; ICAO; 2002.
2. World Air Transport Statistics; IATA; 2002.
3. Statistical Appendices to Yearbook 2002; AEA 2002.
4. European air transport policies – the need for a truly „One Sky Europe“; Council of Europe – Committee on Economic Affairs and Development; June 2000.
5. Reports of IATA Annual General Meetings
6. Okrugli sto IATA/AEA sa temom: „Air transport-global economics require global regulatory perspectives“; materijali više autora i institucija; nov. 2000.
7. White paper – European transport policy for 2010: time to decide; Commission of the European Communities; Brussels, 12/09/2001.
8. White paper – Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU; Commission of the European Communities; Brussels; 22.07.1998.
9. White Paper on Air Transport and the Internal Market-A Policy Statement; Association of European Airlines; May 1991.
10. Strategija privrednog razvoja Srbije do 2010. – Vazdušni saobraćaj; O. Babić i ekspertski tim; mart 2002.
11. Current Market Outlook, World Air Travel Demand; Boeing Commercial Airplane Group; may 1994.
12. World Air Cargo Forecast 1994; Boeing CAG; jul 1994.
13. US-Europe Passenger Market Forecast; Boeing CAG; oct 1994.
14. Air travel within European community after 1992; AEA/ICAA; july 1990.
15. European charter Operations I i II; Boeing CAG; 1992/1994.
16. World Jet Inventory, year-end 1990; Boeing CAG

17. US-Europe – Pax Market Forecast; Boeing CAG; oct 1994.
18. Airline competition on european long haul routes; CAA London; nov 1994.
19. Le transport aerien francais – elements pour une politique; J.C.Jouffroy; 1976.
20. Scenarios of future development; H.K.Wilkins, British Airways; 1981.
21. The relevant market in air transport; Euroscope; 1989.
22. ECAC case study of Regional services; ECAC Task Force; 1984.
23. Comparison of air transport in Europe and the USA; AEA; july 1984.
24. Yearbook; AEA; may 1990.
25. The scope for low-price air services in Europe; AEA; march 1980.
26. Joint Reply to the EEC Commission's „Memorandum“; AEA; feb 1980.
27. Euroscene – Air Transport in Europe; AEA presentation to ECAC D.G.; oct 1976.
28. Biznis plan JAT-a 2002-2006; Razvojni sektor; 2001.
29. JAT do 2005. godine – privatizacija u funkciji strateških ciljeva; gen. dir. JAT-a; jul 2002.
30. Market Analysis; Boeing, marketing dep.; feb 1995.
31. European Aviation: Towards a sustainable industry, Leo M. van Wijk, Charman AEA, jun 2002.
32. Informativna tehnologija u putničkoj industriji, T. Tošutović, 1997.
33. Report of the 56th Annual General Meeting; IATA; 2000.
34. President's Assembly; AEA; april 2002.

Objašnjenje nekih skraćenica i pojmova u avio-saobraćaju

ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance – Avion, piloti, tehničko održavanje, osiguranje aviona. Označava zakup na bazi ACMI (vrsta ugovora o zakupu), po kome vlasnik aviona, po dogovorenim uslovima, daje zakupcu na korišćenje avion, zajedno sa pilotima, tehničkim održavanjem i osiguranjem.

AEA – Association of European Airlines – Udruženje evropskih prevoznika (sedište u Briselu, okuplja redovne, uglavnom nacionalne avio-kompanije)

AETF – Airline Economic Task Force – Radna grupa IATA za ekonomiku avio-kompanija

All Cargo Aircraft (ili **Freighter Aircraft**) – Avioni koji prevoze samo teret (za razliku od putničkih aviona koji takođe prevoze teret u kargo odeljcima, ili kombi aviona koji imaju, pored kargo odeljaka, putničku kabinu podeljenu na deo za putnike i za teret).

Allotment – Alotman – Određeni broj sedišta na redovnim letovima koji se izdvaja iz individualne prodaje i rezerviše za posebne namene (primer: daje se tuoperatoru po dogovorenim cenama i uslovima, za formiranje i prodaju paket-aranžmana u okviru njegovih turističkih programa)

ASK – Available Seat Kilometres – Raspoloživi (ponuđeni) sedišta kilometri (vidi SKM)

ATC – Air Traffic Control – Kontrola letenja (služba za regulisanje vazdušnog saobraćaja)

ATK – Available Tonne Kilometres – Ponuđeni (raspoloživi) tonski kilometri, PTKM (korisna nosivost aviona u tonama, pomnožena sa dužinom leta u kilometrima)

BELF – Break-Even Load Factor – LF kod koga se prihodi izjednačavaju sa troškovima, (Prag rentabilnosti)

CLDS – Centar za liberalno-demokratske studije

ECAC – European Civil Aviation Conference – Evropska konferencija za civilno vazduhoplovstvo (članovi su evropske države)

EDS – Electronic Distribution System – Elektronski distribicioni sistem (marketinški i rezervacioni sistem)

ERAA – European Regional Airlines Association – Udruženje evropskih regionalnih prevoznika

Gateway – Prolaz, kapija. U avio-saobraćaju označava saobraćajnu raskrnicu (tranzitni centar, aerodrom) preko koga se može putovati do drugih, obično udaljenijih, destinacija

Hub – Saobraćajni (tranzitni) centar u sistemu prevoza „hub and spokes“

Hub and Spokes System – Prevozni sistem po kome se putnici iz manjih regionalnih centara, radijalno postavljenim priključnim linijama prikupljaju u tranzitnom centru, odakle nastavljaju put do udaljenijih krajnjih destinacija (bukvalno značenje – „glavčina i paoci“)

IATA – International Air Transport Association – Međunarodno udruženje za vazdušni transport (članovi su skoro svi redovni prevoznici uključeni u integralni sistem međunarodnog avio-saobraćaja)

ICAO – International Civil Aviation Organization – Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo (specijalizovana agencija Ujedinjenih Nacija, članovi su države)

ITKM – Izvršeni tonski kilometri – Prevezeni koristan teret u tonama, pomnožen sa distancom prevoza. (Isto značenje: RTKM – Realizovani tonski kilometri, RTK – Revenue Tonne Kilometres).

Lease/Purchases – Zakup/kupovina – Vrsta dugoročnog zakupa kroz koji se vrši i otpлата aviona, tako da, po plaćanju svih ugovorenih rata i isteku ugovora, avion postaje vlasništvo zakupca. Dosta raširena forma finansiranja nabavke aviona. Postoje specijalizovane *leasing kompanije* (finansijske organizacije), koje kupuju avione radi iznajmljivanja avio-kompanijama, kroz lease i lease/purchases ugovore.

Leg – Let bez međusletanja, relacija, segment jedne linije (Primer: na liniji Beograd-Bejrut-Dubai-Bejrut-Beograd, ima 4 lega). Broj legova je jednak broju poletanja ili sletanja aviona

LF – Load Factor – Koeficijent iskorišćenja ponuđenog prevoznog kapaciteta. Može biti: procenat iskorišćenja sedišta (obeležava se sa SLF – Seats Load Factor ili PLF – Passenger LF) ili procenat iskorišćenja nosivosti (WLF – Weight LF ili OLF – Overall LF)

Low Cost (ili No-frills) Carriers – Prevoznici sa niskim troškovima i cenama prevoza. Koncept avio-prevoza po nižim cenama, baziran na visokom LF i sniženim jediničnim troškovima (zahvaljujući uprošćenom saobraćajnom programu, unificiranoj floti, pojednostavljenoj eksploataciji i reduciranom servisu).

MITA – Multilateral Interline Traffic Agreements – Multilateralni međukompanijski ugovor o vazdušnom saobraćaju (omogućava da se sa jednom putničkom kartom, kupljenom kod ma kog IATA prevoznika ili agenta, može obaviti i najsloženije putovanje sa mnogo etapa i transfera, uz učešće više prevoznika, koji su na svom delu prevoza u istoj obavezi prema putniku kao inicijalni prevoznik).

Operating Ratio – Odnos operativnih prihoda i operativnih troškova X 100 (Koristi se kao indikator efikasnosti/profitabilnosti kompanije ili dela saobraćaja. Nisu uključeni vanredni prihodi i troškovi, kamate i porezi).

PKM – putnički kilometri – (broj prevezenih putnika, pomnožen sa razdaljinom prevoza);

PLF – Passenger Load Factor (isto što i SLF – Seat Load Factor) – koeficijent iskorišćenja sedišta (odnos PKM i SKM u %)

Ponuđeni TKM – PTKM, ponuđeni (raspoloživi) tonski kilometri – (raspoloživa korisna nosivost aviona u tonama, pomnožena sa preletenim kilometrima aviona);

Realizovani TKM – Realizovani tonski kilometri. Označava izvršeni prevoz u tonama pomnožen sa dužinom prevoza u kilometrima. Može se odnositi na RTKM robe, ili RTKM tereta (roba i pošta), ili ukupni RTKM (putnici, roba i pošta), pri čemu se putnik sa prtljagom računa u proseku 90 kg (IATA standard)

Revenue Management – Metod upravljanja cenovnim sistemom i rezervacionim procesom, kojim se postiže maksimalan prihod po letu (uz korišćenje elektronskih distribucionih sistema). Sa istim značenjem se koristi i termin Yield Management.

RPK – Revenue Passenger Kilometres – Realizovani (plaćani) putnički kilometri (vidi PKM)

RTK – Revenue Tonne Kilometres – Realizovani (plaćeni) tonski kilometri. (Vidi detaljnije objašnjenje pod Realizovani TKM)

Seat only – „Samo sedište“- prodaja vanaranžmanskog, pojedinačnog prevoza putnika na čarter letovima (za razliku od uobičajene prodaje celog leta agencijama/zakupcima, koji avio-prevoz uključuju u paketaranžmane)

SKM – Sedišta kilometri – (broj raspoloživih putničkih sedišta u avionu, pomnožen sa preletenim kilometrima);

Slot (time slot) – Vremenski interval odobren za sletanje i poletanje svakog pojedinačnog aviona, u rasporedu operacija aerodroma i ATC službi.

Transportni rad – Realizovana količina prevoza pomnožena sa dužinom prevoza u kilometrima. Može biti izražen u PKM (putnički kilometri) ili Realizovanim TKM (tonska kilometri) ukupnog prevoza (putnici, roba, pošta). Ako je posebno precizirano, može se odnositi na TKM tereta, TKM robe ili TKM pošte.

WLF – Weight Load Factor – težinski koeficijent punjenja (sa istim značenjem se koristi i termin Overall Load Factor). Označava odnos iskorišćenih i ponuđenih TKM u %

WTO – World Tourism Organization – Svetska turistička organizacija

Yield – Jedinični prihod (prosečan prinos po jedinici prevoza). Na primer: Passenger Yield (USc po PKM), Cargo Yield (USc po realizovanom TKM robe), Total Yield (USc po realizovanom TKM ukupnog prevoza putnika i tereta)