

Mr. MIRKO TATALOVIĆ
Poslovna zajednica zračnog prometa Hrvatske
Zagreb, Aerodrom

Tehnologija i organizacija prometa
Izvorni znanstveni rad
UDK: 656.7:347.82(497.1):4
Primljeno: 14.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

DEREGULACIJA I LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EVROPI I JUGOSLAVIJI

SAŽETAK

Autor obrazlaže historijat nastojanja u okviru EZ u pogledu deregulacije i liberalizacije zračnog prometa u Evropi, a kao najznačajniju mjeru spominje 'Paket mjera o zračnom prometu Komisije za civilno zrakoplovstvo EZ 1987.g. Uz statističke podatke o ostvarenom prometu avioprevoznika i aerodroma u Jugoslaviji autor pledira za otklanjanje bilateralnih ograničenja, zaštitu međuregionalnog prevoza, pravo na kabotažu, te napuštanje i drugih ograničenja koja su protivna proklamiranoj liberalizaciji.

1. UVOD

Zračni promet je jedna od društveno-ekonomskih i privrednih kategorija koja zadovoljava potrebe stanovništva i privrede u realizaciji transportnog procesa prijevoza putnika i stvari.

U slijedećem desetljeću civilni bi zračni promet, obzirom na svoju kompleksnu i slojevitost ulogu u ukupnim društvenim ekonomskim odnosima suvremenog svijeta, trebao nastaviti dosadašnjim vrlo intenzivnim razvojem. Na taj način bit će znatno premašeni, ionako impresivni, prirodni pokazatelji transportnog učinka zračnog prometa u svijetu za 1988. i 1989. godinu. Tako je, prema podacima ICAO, u toku 1988.g. u redovnom zračnom prometu prevezeno preko 1 mlrd putnika, 17,4 mln t tereta, a ukupan transportni rad iznosio je 211 mlrd tkm. Prve procjene za 1989.g. ukazuju da je putnički promet povećan za 5.5%, a prijevoz tereta izražen u tkm za 6%. Pritom su svjetske avio-kompanije ostvarile operativni prihod od preko 182 mlrd USD, operativni profit od skoro 9 mlrd USD, dok se čisti profit procjenjuje na oko 4,5 mlrd USD.

Razvoj tako unosne privredne grane koja predviđa dvostruko veći volumen prometa do kraja stoljeća, za što će trebati osigurati gotovo 7000 novih zrakoplova u vrijednosti od 300 mlrd USD, u mnogome će ovisiti o stupnju realizacije očekivanih implikacija liberalizacije i deregulacije zračnog prometa iniciranih s osnovnom namjerom povećanja konkurencije, znanja, umjeća i kvalitete usluge u korist krajnjih korisnika usluga zračnog prometa. U tom smislu korisno je sagledati dosadašnja iskustva, ka-

rakteristike aktualnog trenutka razvoja zračnog prometa, te buduće trendove razvoja uz ispunjenje osnovnog zahtjeva da spoznaja o spomenutom predmetu istraživanja bude što objektivnija, preciznija i realnija.

2. DEREGULACIJA I LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EVROPI

Kada se radi o razvoju zračnog prometa u Evropi, prema rezultatima i procjenama ICAO, predviđa se da bi u 20-godišnjem periodu od 1986. do 2006.g. broj pkm u redovnom prometu (bez SSSR-a) porastao sa 224 mlrd na 730 mlrd pkm, po prosječnoj godišnjoj stopi rasta od 5.63%¹). Također predviđa se značajan porast čarterskog putničkog prijevoza sa 92 mlrd tkm 1986.g. na 298 mlrd tkm 2006.g.²). Slično navedenim prognozama IATA procjenjuje da će 2000.g. evropskim nebom letjeti godišnje oko 1000 mln putnika³.

Kada se govori o području Evrope s aspekta zračnog prometa, odmah se mora naglasiti da se integracioni procesi koji bi u adekvatnoj mjeri oslobodili poticajne efekte slobodnog tržišta, još ne mogu objektivno primijeniti zbog postojanja mnogih razlika u društveno-ekonomskim i planskim oblicima upravljanja nacionalnim privredama, te značajnijim razlikama u stupnju razvijenosti pojedinih nacionalnih tržišta, različitoj strukturi vlasništva, jezičnim barijerama, bitno različitom stupnju razvoja tehnike, tehnologije, informatike itd.

Zemlje Evropske zajednice još su 1957.g. potpisale Rimski ugovor (Rome Treaty) kojim su dogovorile slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala, a u četvrtom poglavlju je obrađeno područje transporta koje se kao i ostali dio odredbi za sada još ne primjenjuje u potpunosti. Slično je i s tzv. Direktivom o regionalnom zračnom prometu iz 1983.g. koja definiše uvjete unapređenja unutar zemalja EZ.

U cilju usmjeravanja, reorganizacije i unošenja većeg stupnja liberalizacije krajem 1979.g. donesen je tzv. Memorandum broj 1 o zračnom prometu, koji je 1984.g. proširen Memorandumom broj 2. Najznačajniji korak u formiranju jedinstvene politike u zračnom prometu Komisija za civilno zrakoplovstvo EZ učinila je donošenjem Paketa mjera o zračnom prometu 1987.g. Osnovni cilj donošenja paketa jeste harmonizacija interesa vlada, aviokompanija i ko-

risnika usluga čija polazna stanovišta su nesumnjiva: niže tarife, sigurnost, dobra kvaliteta i komforna usluga na način da zrakoplovi ne lete samo do velikih aerodroma već da povezuju i male aerodrome⁴.

Mjere za unapređenje, liberalizaciju i deregulaciju zračnog prometa u Evropi obuhvaćaju slijedeća pitanja:

- tarife u redovnom zračnom prometu
- pristup tržištu
- prava 3. i 4. slobode
- višestruko određivanje avioprijevoznika
- pravo kabotaže
- kapaciteti
- regionalni zračni promet
- zagušenost zračnih koridora
- prijevoz tereta zračnim putem
- čarter promet
- uvjeti konkurencije
- unifikacija propisa iz plovidbenosti
- radno vrijeme letaćkog osoblja
- primjena CRS
- minimum standarda kod "overbookinga"

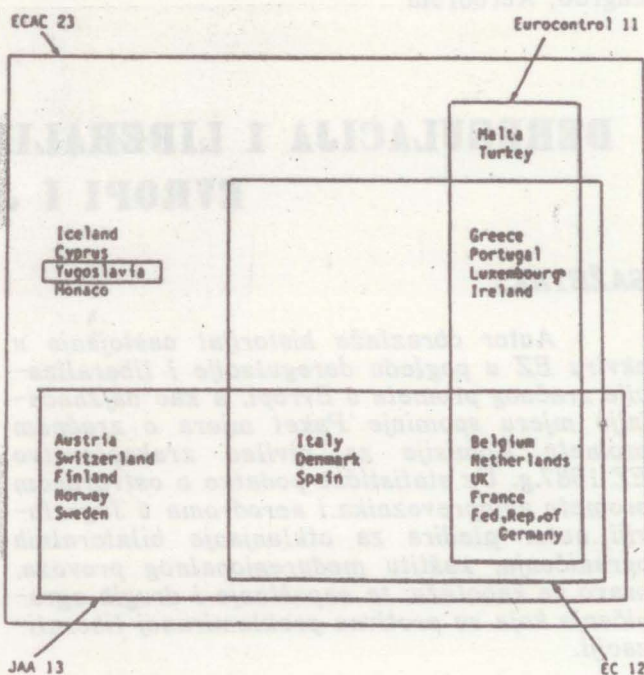
Ono što valja odmah uočiti i naglasiti jest činjenica da Evropa geopolitički nije jedinstvena, jednako razvijena, a niti geografski velika kao SAD, radi čega nije moguće jednostavno utvrditi, analizirati i preslikati pozitivna američka iskustva, a odbaciti ili transformirati negativne implikacije liberalizacije i deregulacije u SAD. Potvrda za to je, pored objektivne rasprostranjenosti Evrope koja je oko 50% veća od SAD, ali nekoliko puta manja od SAD ako se izuzme SSSR i činjenica, da će se teško moći jednostavno realizirati "hub and spoke" sistem u Evropi. "Tvrdnja da će se potražnja za uslugama međunarodnog interkontinentalnog prometa koncentrirati na 5-6 evropskih aerodroma je nerealna"⁵.

Daljnja razlika sadržana je u kategorizaciji korisnika usluga, pri čemu je oko 25% visoko platežno sposobnih korisnika, 25% je slabijih platežnih mogućnosti na redovnim linijama, dok preostalih 50% je slabo platežno sposobna klijentela prvenstveno za charter- letove⁶.

Također izuzetno je važno naglasiti da će se primjena liberalizacije i deregulacije nakon 1992.g. različito odraziti na zemlje koje ne pripadaju EZ i to posebno na nerazvijene evropske zemlje koje će imati najvećih problema u dostizanju potrebnog stupnja uključivanja u suvremene transportne sisteme zračnog prometa. Već je istaknuto da nije svejedno da li će u evropske integracione procese započete od strane EZ jednog dana biti uključen SSSR i ostale zemlje istočnog bloka.

Kada se radi o sigurnosti zračnog prometa unutar Evrope, po uzoru na američki FAA formiran je organ Joint Aviation Authorities (JAA) koji je još 1971.g. započeo na poslu unapređenja i harmonizacije zrakoplovnih dokumenata i elemenata plovidbenosti, održavanja, izvedbe dijelova zrakoplova i dozvola za rad zrakoplovnog osoblja. Sačinjava ga 13 zemalja i u vrlo je bliskim odnosima suradnje s ECAC-

-om, EC i Eurocontrolom, iako je sastav učesnika navedenih evropskih udruženja različit što se vidi i iz narednog prikaza.



Prilog 1. Članice EZ, ECAC, JAA i Eurocontrola

Izvor: GILL.T.: Harmonisation of Technical Requirements, ITA simpozij, 11/1989. izlaganje referata

Kada je već pomenut EUROCONTROL treba reći da se većina stručnjaka slaže kako će sa stanovišta očekivanog rasta prometne potražnje i uvođenja sve većih tipova zrakoplova jedan od najznačajnijih limitirajućih faktora biti neadekvatni kapaciteti i neusklađene jedinstvene procedure kontrole leta na evropskom nebu, radi čega dolazi do čestih zastoja, kolapsa i uskih grla na zračnim koridorima i u finalnim operacijama vođenja zrakoplova. To iziskuje koordiniranu akciju radi čega je unutar EUROCONTROL-a osnovan ECT (European Coordination Team) spreman da pomogne bilo kojoj državi u identificiranju adekvatnih mjera za unapređenje ATC kapaciteta u relativnom kratkom vremenskom razdoblju. Dakle "nisu potrebne specijalne mjere, ali su nužne aktivnosti na zajedničkom izobražavanju za stjecanje dozvola za rad (licenci) kontrolora leta u Evropi"⁷.

Slične probleme u zadovoljavanju potreba putnika imat će i većina aerodroma u Evropi, posebno onih koji kandidiraju da steknu poziciju refrakcijskog centra-čvorišta, radi potrebe povećanja manevarskih i operativnih kapaciteta. Dokaz za to je i posebna Rezolucija o zagušenju zračnih puteva i aerodroma utvrđena na 44. zasjedanju IATA u Montrealu 1988.g. s pozivom ICAO, svim zemljama a posebno evropskim, da se maksimalno založe za modernizaciju i povećanje propusne moći kontrole leta i aerodromskih kapaciteta⁸.

To će naravno iziskivati ogromna finansijska sredstva koja samo za 10 najvećih aerodroma iznose preko 9,8 mlrd USD i to: München 2,7 mlrd USD, Milano (Malpensa) 1,6, Frankfurt 1,4, Roma 1,3, Copenhagen 1, London (Gatwick i Stansted) 800 mln, Paris CDG 630 mln, Atena 380 mln USD itd.

Postizanje krajnjeg cilja deregulacije i liberalizacije - putovanje po svijetu s jednom avio-kartom na kojoj ravnopravno figurira više aviokompanija (Prilog 2) umnogome će ovisiti i o sadašnjoj i budućoj politici formiranja tarife prijevoza koja uzima u obzir i iznos VAT-takse. Naime, sadašnji iznosi VAT-takse na domaćim putovanjima unutar zemalja EZ su različiti od 0 u V. Britaniji, Irskoj i Danskoj do 5,5% (Francuska), 6% (Belgija, Nizozemska i Grčka), 8% (Portugal), 12% (Španjolska), 14% (SRNj) do čak 18% (Italija)¹⁰.

AEA PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK		123 1234 123456 1	
CLASS OF SERVICE	Y	FARE BASIS	Y
CARRIER	BA	FLIGHT NO.	1
ORIGIN	BRUSSELS	DESTINATION	SEATTLE
CLASS	Y	FARE	30
CARRIER	SN	FLIGHT NO.	761
ORIGIN	BRUSSELS	DESTINATION	COPENHAGEN
CLASS	Y	FARE	30
CARRIER	SK	FLIGHT NO.	937
ORIGIN	COPENHAGEN	DESTINATION	SEATTLE
CLASS	Y	FARE	30
CARRIER	PA	FLIGHT NO.	122
ORIGIN	SEATTLE	DESTINATION	LONDON
CLASS	Y	FARE	30
CARRIER	BA	FLIGHT NO.	0
ORIGIN	LONDON	DESTINATION	BRUSSELS
CLASS	Y	FARE	30

Prilog 2: Oko svijeta s jednom kartom - jedna karta, više avioprijevoznika

Naime, prema tzv. fiskalnom paketu iz 1987.g. predložene su 1992. stope VAT-a od 4-9% za putnike i 14-20% za teret, zrakoplove, dijelove, gorivo, provizije itd. Direktne posljedice su ozbiljne, jer se može dogoditi da se za istu vožnju npr. Rim-London s transferom u

Briselu plaća različita cijena aviokarte. Ako u oba slučaja leti Sabena plaća se talij. taksa VAT, a ako se u Briselu mijenja aviokompanija pa se npr. leti Alitaliom, tada se plaća kombinirana talijansko-belgijska taksa VAT. Slične su reperkusije i kod izbora direktnog leta i međuslijetanja po nekoj drugoj ruti bez obzira da li se radi o putovanju između EC-zemalja ili izvan njih. Daljnji problem je postojanje pete slobode za aviokompanije koje ne pripadaju EC a kojih ima već 40 (Prilog 3).

Negativne implikacije postoje i kod prijevoza tereta, kupovine zrakoplova itd., radi čega se generalni sekretar Udruženja evropskih aviokompanija AEA K.H. Neumeister zalaže da se te takse ukinu za odvijanje zračnog prijevoza unutar zemalja EC¹¹.

Za realizaciju ukupnog procesa liberalizacije i deregulacije u Evropi nisu presudna samo zbivanja u EZ, već i situacija u ostalim dijelovima Evrope naročito u SSSR-u, gdje je u punom zamahu reforma putem *Perestrojke*. Aeroflot planira investirati sredstva u razvoj regionalnih aerodroma i hotela. Moskva je polovinom 1989.g. prvi puta bila domaćin međunarodne izložbe aerodromske opreme "Moskva Airport 89".

Predviđa se da bi u narednom periodu do 1992.g. 46 aerodroma trebalo povećati i dobiti kategorizaciju 1 i 2 A po ICAO-standardima. Aeroflot je polovinom 1989.g pristupio IATA, što sve govori o otvaranju i liberalizaciji tržišta avio-usluga pri čemu se istovremeno poduzimaju mjere za ukidanje ograničenja putovanja za strane turiste, daljnja promocija Trans-sibirske rute, novi međunarodni ulazni koridori i terminali, te razvoj zajedničkih ulaganja sa zapadnim zemljama.

Slične su i tendencije u COMECON-zemljama, koje također kupuju ili iznajmljuju zrakoplove zapadne proizvodnje modernizirajući svoj flotu kako bi povećali konkurentsku sposobnost. Tako je u DDR-u Interflug nabavio 4 Airbusa A 310-300, u Poljskoj je LOT uz pomoć zapadnih finansijskih institucija iznajmio 3 Boeinga 767, a Malev je iznajmio od GPA jedan B-737-200, dok je sa australijskim TNT ostvario zajedničko ulaganje za nabavku 1 BA-e 146

Prilog 3: Aviokompanije zemalja izvan EZ koje uživaju prava pete zrakoplovne slobode

NON-EC AIRLINES OPERATING INTRA-EC SERVICES

Canadian International	Aerolineas Argentinas	American Airlines	Somali Airlines
Japan Air Lines	Pakistan International	Tarom	Ethiopian Airlines
Malaysian Airlines	Air-India	Air Zaire	Iran Air
Yemenia	Philippine Airlines	Middle East Airlines	Zambia Airways
South African Airways	Garuda Indonesia	Air Canada	Aeromexico
Qantas	Singapore Airlines	Gulf Air	Turkish Airlines
Varig	Kenya Airways	Kuwait Airways	Air Mauritius
TWA	Egyptair	Sudan Airways	Syrian Arab Airlines
Finnair	Air Seychelles	Avianca	Air Afrique
Thai International	Pam Am	Cathay Pacific	Saudia

Izvor: Neumeister, K.H.: AIR TRANSPORT IN EUROPE—A Taxable commodity, ITA simpozij, Dubrovnik, 11/89. 15.

Freighter. Također rumunjski Tarom trebao je nabaviti 1 B-767¹².

Daljnji razvoj zavisit će o stupnju uspješnosti provođenja ekonomske reforme u SSSR-u, te mogućnostima dostizanja adekvatne kvalitete opreme od strane sovjetskih proizvođača.

Prvi sporazumi o tarifama i podjelama putničkih kapaciteta koncem 1986.g. već su nakon kratkog vremena doživjeli novu reviziju, koja se predlaže od strane ECAC-a. Predlaže se povećanje fleksibilnosti uvođenjem dodatne "zone tarifa", dok se u zoni najvećeg popusta u tarifi povećava minimum za 10%, što je vidljivo iz narednog pregleda:

Tarife	Sporazum	Principi Sporazuma 1989.
Broj zona	2	3
Zona 1	-	Od 99 do 95% od normalne tarife Y
Zona popusta	90-65% tarife Y	85-65% tarife Y
Zona velikog popusta (deep discount)	65-45% tarifa Y	65-35% tarife Y

Kada se radi o podjeli kapaciteta koji je predviđao da država dozvoljava svakom prevoziocu treće i četvrte slobode podešavanje kapaciteta pod uvjetom 45%-55%, kod globalnih bilateralnih kapaciteta sve više se ovaj raspon proširuje na 40%-60%, koji je već predložen u drugoj fazi paketa EZ. Garantira se i dodatno povećanje kapaciteta ako nije adekvatno zadovoljena potražnja tržišta za uslugama avioprijevoza. U slučaju monopolnih ruta na kojima usluge pruža samo prevoznik jedne zemlje, nema restrikcija kapaciteta pod uvjetom da ponudena sjedala ostaju odgovarajuća tržišnoj potražnji.

Što se tiče interregionalnog zračnog prometa, avioprevoznicima zainteresiranih država dozvoljava se uvođenje redovnog prometa treće i četvrte slobode između aerodroma kategorije 1 ili sistema aerodroma (2 ili više aerodroma grupiranih zajedno koji opslužuju isti grad, npr. Heathrow, Gatwick i Stansted = London) na teritoriji jedne države i regionalnih aerodroma na teritoriji druge države. Između regionalnih aerodroma predviđa se uvođenje redovnog zračnog prometa zrakoplovima koji nemaju više od 70 sjedala.

HUB (Glavni) aerodrom označava aerodrom kategorije 1. Predložena je klasifikacija tako da se počevši od aerodroma najvećeg ranga progresivno spuštajući se na listi utvrde aerodromi na koje otpada 60% međunarodnog prometa dotične države. Analogno, oni aerodromi koji se uklapaju u 90% međunarodnog prometa svrstani su u kategoriju 2, dok su svi ostali aerodromi svrstani u kategoriju 3. Od ovih kriterija zasad su na zahtjev pojedinih ze-

malja članica EZ izuzeti aerodromi koji opslužuju manje od 100 000 putnika godišnje na međunarodnim redovnim zračnim linijama i to: *Allborg, Bergamo, Billund, Bologna, Esbjerg, Karup, Odensee, Seville, Skydstrup, Sønderborg, Stauning, Thisted i Tirstrup*, dok su posebni tretman zadržali aerodromi koji se inače uklapaju u pomenute kriterije i to *Barcelona, Malaga i Milano*.

Bez namjere da se omaložava predloženi kriterij kategorizacije, treba reći da je on u znatnoj mjeri jednostran i sigurno je da bi trebalo uvesti još nekoliko dodatnih kriterija socio-ekonomskih i prometnih karakteristika, što je relativno uspješno urađeno u slučaju talijanske mreže aerodroma¹³.

To naravno ne znači da ECAC nije poklonio odgovarajuću pažnju unapređenju mreže zračnih linija na području Evrope. Formiranjem specijalne radne grupe za pitanja zračnih linija od stručnjaka iz Francuske, SRNj, Nizozemske, Švedske i V. Britanije, koja je još 1978.g. objavila u Parizu poznati dokument broj 15 pod nazivom "Izveštaj o zračnim linijama unutar Evrope", utvrđeni su minimalni standardi na ruta-ima između gradova, najmanje veličine zrakoplova, maksimalne udaljenosti između parova gradova, te klasifikacija aerodroma na bazi dva osnovna kriterija:

- populacija oko aerodroma - ukupno 4 kategorije;
- prosječan broj putnika godišnje - ukupno 4 kategorije.

Za klasifikaciju aerodroma u prvu kategoriju trebaju biti ispunjena oba uvjeta i to populacija oko aerodroma preko 3 mln i prosječan broj putnika preko 3 mln godišnje. Slično tome, 4. kategoriji odgovaraju aerodromi s populacijom ispod 250 000 stanovnika i ispod 50 000 putnika godišnje, koji su isključeni iz daljnje analize kao "lokalni aerodromi" tj. isuviše mali da bi osigurali dovoljan obujam međunarodnog prometa. Polazna osnova je bio zrakoplov od 45-50 sjedala sa 10- tjednih non stop letova uz load factor od 50-60%, što daje cca 25 000 putnika godišnje u jednom pravcu.

U daljem razmatranju dakle uzeto je 75 aerodroma iz 19 država Evrope, te kombinacijom parova aerodroma 1. 2 i 3. kategorije i primjenom gravitacionog modela dobiven je rezultat da 94% evropskih ruta započinje ili završava na aerodromima kategorije 1, a 39% između jednog aerodroma kategorije 1 i nekog drugog. U preispitivanju i analizi tih zračnih linija kombinirane su zatim predviđene (nepredviđene) i realizirane (nerealizirane) linije, te ustanovljeno za ukupno 542 međunarodne linije potražnja i stupanj zadovoljenja potreba korisnika prijevoza u prošlosti, sadašnjosti i budućnosti.

Navedeni modeli gravitacije u pogledu kategorizacije aerodroma za zemlje EZ kasnije su znatno simplificirani, iako je očigledno da postojeća kategorizacija aerodroma prikazana u nastavku ipak ima svoj "znanstveni pedigre" u

Prilog 4: Kategorizacija aerodroma u EZ

Zemlja	Kategorija 1	Kategorija 2
1. Belgija	Bruxelles	-
2. Danska	Copenhagen	-
3. SR Njemačka	Frankfurt	Hamburg
	Düsseldorf	Stuttgart
	München	Köln-Bonn
4. Nizozemska	Amsterdam	-
5. V. Britanija	London	Manchester
	Luton	Glasgow
6. Luxemburg	-	Luxemburg
7. Francuska	Paris	Marseilles
		Nice
		Lyon
		Basle-Mulhouse
8. Španjolska	Madrid	Tenerife
	Palma de Mallorca	Barcelona
	Malaga	Ibiza
	Las Palmas	Alicante
9. Portugal	Lisabon	Porto
	Faro	Funchal
10. Italija	Roma	Napoli
	Milano	Venezia
		Catania
11. Grčka	Atena	
	Solon	
12. Irska	Dublin	Shannon

pomenutom stručnom dokumentu No.15., na temelju kojeg je izvršena kategorizacija aerodroma u EZ. (Prilog 4).

2. DEREGULACIJA I LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U JUGOSLAVIJI

Za razliku od svjetske dinamike rasta zračnog prometa, u nas se o ozbiljnijem intenzitetu zračnog prometa može govoriti tek 70-ih godina. Tada započinje snažniji razvoj turizma, intenzivnije se grade aerodromi, posebno skupina tzv. jadranskih aerodroma, što je uz nesumnjivo relativno dinamičan razvoj privrede pogo-

dovalo razvoju unutrašnjeg i međunarodnog zračnog prijevoza. U našoj zemlji bile su također prisutne cikličke promjene opsega prometa karakteristične za dinamiku razvoja zračnog prometa. Tako je poslije izuzetno uspješne 1979.g. uslijedio pad prometa, koji je zaustavljen i kasnije nadmašen tek 1987.g., da bi nakon toga ponovo došlo do stagnacije i pada učinka, što je vidljivo iz narednog priloga.

Na temelju prikazanih rezultata očigledno je da je prosječna godišnja stopa rasta pkm od 3,94 % gotovo 6,5 puta viša od stope rasta prevezenih putnika koja je iznosila svega 0,6%, što ukazuje na intenzivnije uvođenje dugolinijskih redovnih pravaca za Singapur, Kinu i Australiju, te povećanja frekvencije letova prema Sjevernoj Americi i evromediteranskom pravcu. Dokaz za ovu tvrdnju je u fizičkim rezultatima JAT-a u 1989.g. kada je zabilježen pad domaćeg prijevoza putnika od 26%, pad dugolinijskog od 7,8%, te pad evromediteranskog prometa od svega 1,6%, odnosno u prosjeku ukupno oko 16%.

S druge strane teretni zračni promet, iako je osnovica izuzetno niska, također je ostvario minimalnu prosječnu godišnju stopu rasta od 2,22%, što na neki način odražava relativnu nerazvijenost privrede u cjelini.

Ako se izvrši komparativna analiza učinka zračnog prometa u svijetu i u Jugoslaviji u periodu 1979-1989.g. rezultati su slijedeći:

Prilog 6: Komparativna analiza fizičkih pokazatelja obima zračnog prometa u svijetu i u nas 1979-1989.

Pokazatelji	Svijet	Jugoslavija	Odnos J/S
1. Broj prevezenih putnika	+4,14%	+0,60%	1 : 6,9
2. Broj pkm	+5,55%	+3,94%	1 : 1,4
3. Prevezeni teret	+5,40	+2,22%	1 : 2,4

Izvor: Ibidem kao za prilog 5, te ICAO Bulletin 07/85 - pripremio autor.

Prilog 5: Ostvareni promet avio prijevoznika u Jugoslaviji 1979-1989.

Godina	Putnici (000)	Indeks 79=100	Verižni indeks	Učinak (mln pkm)	Indeks 79=100	Verižni indeks	Teret tona	Indeks 79=100	Verižni indeks
1979.	5 275	100,0	100,0	5 234	100,0	100,0	35 310	100,0	100,0
1980.	4 736	89,8	89,8	5 091	97,3	97,3	32 480	92,0	92,0
1981.	5 068	96,1	107,0	5 081	97,1	99,8	35 640	100,9	109,7
1982.	4 806	91,1	94,8	4 987	95,3	98,1	39 390	101,6	110,5
1983.	4 728	89,6	98,4	4 901	93,6	98,3	37 580	106,4	95,4
1984.	4 962	94,1	104,9	5 548	106,0	113,2	40 000	113,3	106,4
1985.	5 341	101,3	107,6	6 336	121,1	114,2	39 800	112,7	99,5
1986.	5 847	110,8	109,5	7 008	133,9	110,6	42 800	121,2	107,5
1987.	6 871	130,3	117,5	8 342	159,4	119,0	42 710	121,0	99,8
1988.	6 517	123,6	94,8	8 688	166,0	104,1	45 100	127,7	105,6
1989*	5 600	106,2	85,9	7 700	147,1	88,6	44 000	124,6	97,6

* Napomena: Procjena

Izvor: SB Saobraćaj i veze, godišta 1979-1988, SZS, Beograd

Očigledno je da se zadovoljavajućim učinkom glede svjetskih kriterija i rezultata može smatrati jedino broj ostvarenih pkm koji je oko 40% manji od svjetske dinamike rasta. Broj prevezenih putnika gotovo sedam puta je sporije rastao, a dinamika prijevoza tereta bila je oko dva i po puta manje intenzivna.

Tome su doprinijeli mnogobrojni razlozi od kojih treba spomenuti nedovoljna i neadekvatna osnivačka ulaganja koja su rezultirala visokim udjelom kreditnih sredstava u poslovanju, što je ugrožavalo likvidnost poslovanja i uticalo na relativno nisku tehničko-tehnološku kvalitetu zračne flote. Naime, ponuda domaćih avioprijevoznika u redovnom i izvanrednom prometu, posebno u teretnom zračnom prometu, limitirana je nedovoljnim i neadekvatnim kapacitetima zrakoplova, ne doduše po njihovom broju nego prema starosnoj i namjenskoj strukturi flote. Flotni kapaciteti u prosjeku su stari oko 12 godina, a više od polovine flote u eksploataciji je preko 15 godina.

Slično prikazanim rezultatima avioprijevoznika u nas, u nastavku bit će metodološki jednoobrazno prezentirani podaci o ostvarenim naturalnim pokazateljima obima zračnog prometa na aerodromima u Jugoslaviji (Prilog 7):

Cikličnost iskazanih promjena i negativna stopa rasta (pad) broja zrakoplova na jugoslavenskim aerodromima ukazuje na promjenu strukture zrakoplova u korist manjeg broja većih zrakoplova, što posebno navodi na zaključak da bi bolji kriterij za valorizaciju prometnog učinka bila tonaža zrakoplova, a ne njihov broj. Također, očito je da je tržište zrakoplovnih usluga u nas veoma ovisno o kupovnoj moći stanovništva u odnosu na cijenu vozarine, pa je obzirom na prikazane rezultate obima prijevoza domaćih avioprijevoznika, koji su nešto povoljniji, očito da je u promatranom periodu došlo do smanjenja frekvencije i broja ponuđenih sjedala

u domaćem prometu, te njihova koncentracija na međunarodni evromediterranski i dugolinijski promet.

Prilog 7 ukazuje da je prosječna godišnja stopa pada broja zrakoplova iznosila -1,5%, dok je promet putnika otprilike na nivou 1979.g., jer pad iznosi 0,1% godišnje. Jedino je teretni zračni promet iskazao tendenciju rasta, ali samo do 1985.g., kada je ponovno u relativno ozbiljnom padu. Na taj način teretni zračni promet se u posljednjem desetljeću u prosjeku godišnje povećava za 1,55%, ali uz već navedenu opasku za posljednje četiri godine, što je u suprotnosti s dinamikom razvoja cargo-prometa u svijetu.

Dakle, može se konstatirati da Jugoslavija može imati ozbiljnijih problema u nastojanju da se ravnopravno i uz primjenu načela konkurentnosti i efikasnosti uključi u pomenute procese u svijetu i posebno u Evropi.

Poznato je da je naša zemlja zaključila 54 bilateralna sporazuma o civilnom zračnom prometu¹⁴, te pristupila velikom broju multilateralnih sporazuma nastojeći se uključiti u pozitivne tokove razvoja evropskog i svjetskog zrakoplovnog tržišta i svjesna činjenice da je nužno i neminovno da i naš sistem zračnog prometa postane nedjeljivi dio "evropskog neba".

Radi toga se pristupilo sporazumu u okviru ECAC-a u oblasti tarifa i kapaciteta u redovnom zračnom prometu na osnovama Direktive iz 1987.g. Također aktivno se surađuje na izradi multilateralnog sporazuma o pristupu tržištu i međuregionalnom zračnom prometu, a polovinom 1989.g. usvojena su i jedinstvena pravila ECAC-a o primjeni CRS sistema.

Prema tome, kada se radi o uključivanju Jugoslavije u procese liberalizacije i deregulacije inicirane od strane EZ, očigledno je da će se elementi sporazumijevanja i dogovaranja vo-

Prilog 7: Ostvareni promet aviona, putnika i tereta na aerodromima Jugoslavije 1979-1989.

Godina (Broj aerodroma)	Avioni	Indeks 79=100	Verižni indeks	Putnici (000)*	Indeks 79=100	Verižni indeks	Teret tona *	Indeks 79=100	Verižni indeks
79(13)	164 803	100,0	100,0	8 984	100,0	100,0	61 039	100,0	100,0
80(13)	153 964	93,4	93,4	7 884	87,8	87,8	51 660	84,6	84,6
81(15)	152 407	92,5	99,0	8 674	96,5	110,0	53 123	87,0	102,8
82(15)	137 655	83,5	90,3	8 091	90,1	93,3	58 825	96,4	110,7
83(16)	131 127	79,6	95,3	8 077	89,9	99,8	62 454	102,3	106,2
84(15)	142 756	86,6	108,9	8 278	92,1	102,5	70 778	116,0	113,3
85(15)	153 000	92,8	107,2	8 798	97,9	106,3	80 621	132,1	113,9
86(16)	158 696	96,3	103,7	9 673	107,7	109,9	75 177	123,2	93,2
87(15)	174 176	105,7	109,8	10 910	121,4	112,8	71 733	177,5	95,4
88(17)	151 626	92,0	87,1	10 615	118,2	97,3	78 017	127,8	108,8
89(18)	141 974	86,1	93,6	8 828	98,3	83,2	71 136	116,5	91,2

Izvor: Statistički pregled prometa na Aerodromu Zagreb 1975-1979, 1980-1984, 1984-1988; Za 1989. godinu Statistički izvještaji PZ-M/21 SZS

Napomena*: Broj putnika obuhvaća putnike u odlasku, dolasku i tranzitu (transfer). Isto se odnosi i na teret.

diti u četiri osnovna pravca:

- ekonomski uvjeti poslovanja;
- tehničko-sigurnosni i administrativni uvjeti;
- infrastrukturni kapaciteti;
- kontrola zračnog prometa.

U okviru suradnje sa EZ bit će potrebno zaključivanje bilateralnog sporazuma u oblasti zračnog prometa, što bi otvorilo perspektive za daljnju suradnju, kao što su to već učinile članice EFTA. Nadalje, pojedina pitanja na harmonizaciji i optimalizaciji sistema zračnog prometa potrebno je i dalje rješavati na multilateralnom planu uz intenziviranje aktivnosti na suradnji sa regionalnim organizacijama u civilnom zračnom prometu.

Kada se radi o zakonskoj regulativi kojom se trebaju stvoriti preduvjeti za realizaciju principa deregulacije i liberalizacije, u toku su aktivnosti na izmjenama i dopunama zakonskih propisa kojima je osnovni naglasak omogućavanje bavljenja određenim djelatnostima u zračnom prometu, osim preduzećima i radnjama odnosno fizičkim licima (gradnja i održavanje određenih kategorija zrakoplova, panoramsko letenje, avio-taksi prijevoz itd). Također predlaže se smanjenje broja zrakoplovnog osoblja koje treba steći tzv. dozvole za rad u skladu sa međunarodnim standardima i preporukama u svijetu¹⁵.

Kada se radi o domaćem tržištu usluga u zračnom prometu, avioprevoznici samostalno odlučuju o uspostavljanju linija pod uvjetima koji ne ugrožavaju sigurnost zračne plovidbe, pa ostaje jedino obaveza i potreba usklađivanja vremena otvorenosti aerodroma. Daljnji koraci trebali bi ići na liberalizaciju tržišnog privređivanja uz slobodno odlučivanje o redu letenja, podjeli kapaciteta i cijenama prijevoza.

U međunarodnom prometu bit će potrebno preispitati našu dosadašnju politiku u oblasti tarifa, podjeli kapaciteta i osobito određivanju više avioprijevoznika između dvije ili više zemalja vodeći pri tom računa o ponudi i potražnji na tržištu, o izbjegavanju i eliminiranju nelojalne konkurencije, te zaštiti interesa putnika i ugleda zemlje. Jedan od osnovnih preduvjeta za podizanje kvalitete usluga u zračnom prometu jest uključivanje putničkog servisa u cijenu avio-karte, što će postati naročito aktualno primjenom sistema kompjutorske rezervacije sjedala.

Također u oblasti interregionalnog zračnog prometa treba ukloniti sve moguće administrativne barijere kojima se onemogućava ili usporava odvijanje ovog vida prometa između odgovarajućih aerodroma. Kao primjer navodi se regulativa Italije koja za obavljanje preleta preko svoga državnog teritorija traži od strane našeg avioprijevoznika najavu leta i izdavanje odobrenja u roku od 7 radnih dana.

Vezano uz problem interregionalnog zračnog prometa nužno je izvršiti kategorizaciju jugoslavenskih aerodroma prema kriterijima

EZ. Tu se pojavljuju određeni problemi metodološke naravi, jer nije jasno da li se kod definiranja međunarodnog prometa na aerodromima misli samo na redovni ili ukupan međunarodni promet putnika, da li su pokazateljima tog prometa obuhvaćeni i tranzitni odnosno transferni putnici, a nije precizirana niti veličina mjerdavnog vremenskog intervala obuhvatnosti podataka.

Radi ilustracije navodi se da bi u slučaju da se kao referentan podatak uzme promet putnika u 1989.g., za slučaj da se tretira samo redovan međunarodni promet, kategoriju 1 imao aerodrom Beograd (59,2%), kategoriju 2 aerodromi Zagreb (21,3%) i Dubrovnik (6,7%), a ostalo bi bili aerodromi 3. kategorije. U slučaju da se uzima ukupan međunarodni promet putnika uključujući tranzitne i transferne putnike u aerodrome 1. kategorije spadaju Beograd (32,3%) i Zagreb (21,2%), a u aerodrome 2. kategorije Dubrovnik (16,4%), Split (10,6%) i Pula (9,5%).

U slučaju da se promatra međunarodni promet putnika bez tranzita i transfera 1. kategoriji pripadaju Beograd (36,0%) i Dubrovnik (17,7%), a drugoj kategoriji Zagreb (14,1%), Split (11,1%) i Pula (10,6%), dok ostali aerodromi trebaju imati obilježja treće kategorije. Prema tome, pitanje kategorizacije aerodroma u Jugoslaviji očito iziskuje precizne metodološke kriterije ocjenjivanja.

4. ZAKLJUČAK

Zračni promet unutar Evrope čini oko 1/3 ukupnog svjetskog učinka ovog vida prometa s brojnim aerodromima i zagušenim zračnim koridorima. Obzirom da u narednom periodu predviđanja o razvoju zračnog prometa govore o povećanju broja putnika u svijetu sa sadašnjih 1 na 2 mlrd godišnje, Evropa je prinuđena da iznađe vlastiti optimalan put konkurentnosti ostalim regijama u svijetu prvenstveno "američkom izazvu", koji je uglavnom ovladao procesima deregulacije i liberalizacije.

Osnovne pretpostavke evropskog procesa otvaranja neba jesu:

- optimalizacija strukture evropske zrakoplovne mreže uz razvoj interregionalnog zračnog prometa;
- postizanje već i danas prepoznatljivog kvaliteta usluga evropskih avioprijevoznika;
- zaštita čovjekove okoline od zagađenja iz zraka i buke;
- rasterećenje infrastrukture aerodroma;
- usklađivanje tekućih i sigurnosnih propisa u funkciji odvijanja prometnog procesa (školovanje, licence, radno vrijeme, norme o plovidbenosti itd.)
- otklanjanje uskih grla i zagušenja zračnog prostora uz pomoć EUROCONTROL-a.

Konkretni pravci aktivnosti trenutno su usmjereni ka razrješavanju pitanja pragova multidezignacije, zaštite međuregionalnog prijevoza, obima liberalizacije linija petog stupnja

slobode s krajnjim ciljem realizacije kabotaže, povećanja učešća u kapacitetu od 7,5% godišnje od 1.11.1990. tako da se postigne otklanjanje bilateralnih ograničenja do 1.1.1993., oslobađanja od kontrole kapaciteta prijevoza između aerodroma 1. kategorije i regionalnih aerodroma, te neograničavanja neredovnog zračnog prometa posebno za dominantno receptivne zemlje itd.

Očigledno je da Jugoslavija ne može čekati 1992.g. da bi zaključila sporazume s EZ, već se mora što prije uključiti u pozitivne tokove evropskog zrakoplovnog tržišta. Bilateralni sporazum s EZ u oblasti zračnog prometa otvorio bi perspektive za najužu suradnju, što su već realizirale gotovo sve članice ECAC-a izvan EZ, a prvenstveno zemlje EFTA.

Što se tiče domaćih avioprijevoznika oni su već poduzeli nužne korake u smislu investiranja u nabavku i modernizaciju flote najsvremenije tehnologije, uključili su se u veliki sistem kompjutorske rezervacije sjedala AMA-DEUS, pregovaraju s ostalim zemljama o osnivanju dioničkog društva u inozemstvu, ispituju mogućnost otvaranja novih linija za Aziju, Afriku i Južnu Ameriku. No, to su zasad samo početni koraci i treba završiti još mnogo velikog i ozbiljnog posla, prvenstveno u domeni sigurnosti i kvalitete usluga.

Naši aerodromi uz postojeći broj i aktualne teškoće neće moći osigurati istovjetan položaj na tržištu, čija uloga će sve više dolaziti do izražaja, što će utjecati na pojave oštrije konkurencije prometa, segmentacije i specijalizacije aerodroma.

Radi toga je nužno izvršiti kategorizaciju aerodroma u nas prema kriterijima EZ, prilagoditi metodologiju utvrđivanja visine i strukturu aerodromskih naknada, maksimalno racionalizirati mjere i sistem sigurnosnog pregleda na aerodromima, te izvršiti adekvatne aktivnosti na izgradnji, rekonstrukciji, proširenju i modernizaciji aerodromskih infrastrukturnih kapaciteta i opremanje sigurnosnom i ostalom opremom u funkciji opsluživanja zrakoplova, putnika i tereta.

Sistem kontrole leta treba i dalje unapređivati osiguranjem adekvatnih finansijskih sredstava iz naknade za prelet, kako se ne bi doveli u poziciju da zbog pojave uskih grla i zastoja prometa u jugoslavenskim zračnim koridorima ne doživimo skretanje prometnih tokova i prometnu izolaciju.

SUMMARY

DEREGULATION AND LIBERALIZATION OF AIR TRANSPORT IN EUROPE AND YUGOSLAVIA

The author deals with the history of efforts within the EC concerning the process of deregulation or liberalization of air transport in Europe, as for the most significant activity taken he refers to the Package of Measures in Air Transport of the Commission for Civil Aviation of 1987. In conjunction with providing the information on transport volumes reported by the airlines and airports in Yugoslavia the author pleads for the elimination of bilateral restrictions, protection of the interregional transport, right of salvage and abandonment, as well as other restrictions in opposition to the proclaimed liberalization.

POZIVNE BILJEŠKE:

- 1) R. GROSCH: The Impact of Future Aircraft, izlaganje stručnog materijala na 28. kongresu ICAA, Lisabon, 1988, tablica 13.
- 2) Ibidem
- 3) J. YOUNG: Rational Noise Policies Can Help Solve Capacity Crisis, Airport Technology International, London, 1988,23.
- 4) V. SAMAROUKOV: European Deregulation and the Inlook at a Single Market of International Air Service, Simpozij u Dubrovniku 11/89, izlaganje referata, p. 4.
- 5) D. WINTER: European Airports and the Single European Market, ITA Simpozij u Dubrovniku 11/89, izlaganje referata, p. 6.
- 6) J. VILLIERS: For a European Air Transport Policy, ITA Magazine 57, 9-10/89, p.5.
- 7) V. K. H. EGGERS: Harmonization of the Air Navigation System, ITA simpozij u Dubrovniku 11/89, izlaganje referata, p. 8.
- 8) IATA REVIEW, April 1988, p. 9.
- 9) AIRPORTS INTERNATIONAL 12/88, p. 14. i AIRLINE BUSINESS MAGAZINE 4/88, p. 30.
- 10) K. H. NEUMEISTER: Air Transport in Europe-A Taxable Commodity? ITA simpozij u Dubrovniku 11/89, izlaganje referata, p. 5.
- 11) Ibidem, p. 20.
- 12) Interavia 2/89.
- 13) A. VISELLI: Territorio ed aviazione interregionale, SOMEA, Roma, 1986.
- 14) LJ. SARIĆ: Vazduhoplovno pravo, Nauka i društvo, Beograd, 1989. Prilog 2, p. 135, 6.
- 15) ICAO: ANNEX 1, 16/11, 1989, Montreal, 1989, p.3.