

Dr. MILAN JANIĆ
Mr. TOMISLAV JOVANOVIĆ
ŽG Prometni institut
Ljubljana, Moše Pijadejeva 39

Tehnologija i organizacija prometa
Pregled
UDK:656.7.011
Primljeno: 12.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

UTICAJ DEREGULACIJE TRŽIŠTA TRANSPORTNIH USLUGA NA PROMENE U EVROPSKOM VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU POSLE 1992. GODINE

SAŽETAK

Autori obrazlažu potencijalne kvalitativne promjene karakteristika sistema prometa zemalja EZ nakon 1992.g., koje se očekuju kod prevoznika, na aerodromima i u sistemu kontrole letenja. Generator tih promjena bit će promjena ponašanja prevoznika, koji će, u uvjetima slobodnog tržišta, morati mijenjati strukture svojih mreža linija uz istovremeno povećanje ponude prevoznih kapaciteta. Promjena strukture mreža linija dovest će do promjene uloge pojedinih aerodroma i mjestimično do pojave nedostataka kapaciteta. Ovo posljednje pojaviti će se i u sistemu kontrole letenja.

1. UVOD

Posle 1992. g. u zemljama Evropske zajednice (EZ) očekuje se stvaranje zajedničkog, slobodnog tržišta transportnih usluga, na koje će vazduhoplovni prevozioci tih zemalja slobodno moći da ulaze i izlaze, rukovođeni isključivom željom za sticanjem profita. Prevozioci koji će se zateći na takvom tržištu, kao i novi, koji na njega tek nameravaju da uđu, imaju pravo da lete kuda i kada žele, pod uslovom da obezbede neophodne usluge prihvata i otpreme svojih aviona i putnika na pojedinim aerodromima (pozicije za parkiranje, čekanje i opslugu aviona, opslugu putnika u pristanišnim zgradama i sl.). Cene prevoza biće formirane slobodno, po zakonu ponude i potražnje. Za prevoziocima će jedina ograničenja u poslovanju biti njihovi sopstveni resursi (broj i vrsta aviona i način njihovog korišćenja).

Struktura mreže linija pojedinih prevoziocima će se, zbog poboljšanja ponude u cilju zadovoljavanja rastuće potražnje, promeniti. Smanjiće se broj direktnih letova (veza) između pojedinih gradova i povećati broj indirektnih letova, preko aerodroma koji će postati centri glavnih aktivnosti pojedinih prevoziocima. Isti aerodrom postaći centar glavnih aktivnosti više prevoziocima, koji će na tom aerodromu konkurišati međusobno.

Konkurencija će se javiti i između aerodroma, koji će nastojati da privuku što veći broj različitih prevoziocima (hubbing fenomen). Međutim, to će prouzrokovati probleme preopterećenja raspoloživih kapaciteta delova ovih aerodroma kao što su: prilazno-odletni prostori sa poletno-sletnim stazama, pristanišne platforme i delovi aerodromskih zgrada. Javiće se kašnjenja aviona i putnika u dolasku i odlasku, smanjit će se ekonomičnost nekih letova i očekivani kvalitet saobraćajnih usluga na njima. To će održati postojeće i podstaći nove zahteve za boljim korišćenjem postojećih i dogradnjom novih kapaciteta aerodroma uz uvođenje nove opreme za prihvata i opslugu aviona i putnika.

U uslovima porasta broja operacija i promene strukture mreže i linija pri stalno prisutnom zahtevu za održavanjem bezbednog, efikasnog i ekspeditivnog odvijanja saobraćaja u svim delovima vazdušnog prostora, pojaviće se preopterećenja raspoloživih kapaciteta pojedinih delova sistema kontrole letenja. Posledice će biti kašnjenja vazduhoplova, čekanja na zemlji i u vazduhu, let neoptimalnim visinama i rutama itd. Zato će biti potrebno pristupiti osavremenjavanju ovog sistema u cilju povećanja njegovog kapaciteta.

2. KARAKTERISTIKE PONAŠANJA VAZDUHOPLOVNIH PREVOZILACA NA TRŽIŠTU

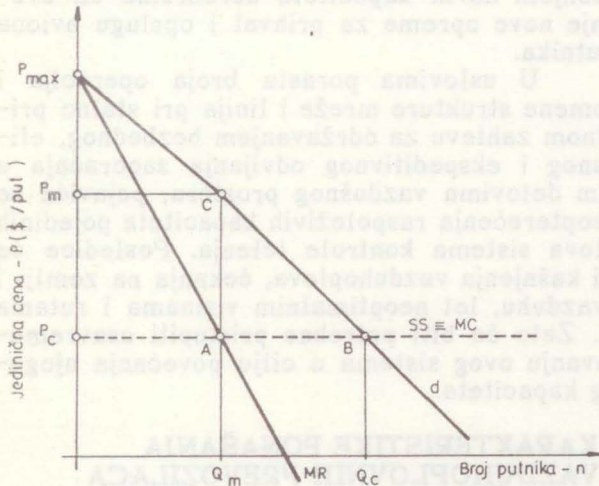
Svaki vazduhoplovni prevoziocima može posloovati na tržištu kao monopolist ili u konkurenciji sa drugim prevoziocima. Teorijski, prevoziocima monopolista je sam na tržištu. Međutim, i u takvim uslovima na tržištu važi zakon elastičnosti potražnje u odnosu na cene, tj. potražnja opada sa porastom jediničnih cena prevoza i obratno.

Na slici 1. prikazane su najznačajnije karakteristike poslovanja prevoziocima monopolista. Horizontalna osa (n) predstavlja potražnju za prevozom - broj putnika na liniji, mreži linija u jedinici vremena (sat, dan, nedelja, mesec, godina). Vertikalna osa predstavlja jediničnu cenu prevoza P, u novčanim jedinicama po putniku. Kriva (K) predstavlja linearnu zavisnost potražnje za prevozom u odnosu na jedinične cene. Kriva (ss) predstavlja beskonačno elastičnu ponudu prevoznih kapaciteta, što znači da se za obezbeđenje povećanja ponude prosečni jedinični troškovi značajno ne menjaju

(stabilni su).

U cilju maksimizacije profita, prevozioc monopola određuje veličinu ponuđenih kapaciteta za zadovoljavanje potražnje, Q_m , na osnovu izjednačavanja sopstvenih marginalnih troškova MC i marginalnih prihoda MR (kriva marginalnih prihoda označena je sa MR na sl. 1). Na osnovu uslova $MC = MR$ (tačka A na sl. 1), prevozioc određuje monopolističku, jediničnu cenu prevoza P_m , pomoću krive potražnje (dd).

U uslovima međusobne konkurencije prevoziocima, svaki od njih prihvata jediničnu cenu P_c , formiranu na tržištu, podešavajući ponudu svojih kapaciteta na vrednost Q_c , kojom se izjednačavaju marginalni troškovi MC sa cenom P_c , tj. $MC = P_c$. Zbog beskonačne elastičnosti ponude (ss) svi ponuđeni kapaciteti biće prodati po ceni P_c ; po ceni višoj od P_c , neće biti prodato ni jedno sedište; po ceni, nižoj od P_c , prevoziocima se ne isplati prodaja pošto njome ne pokrivaju marginalne i prosečne jedinične troškove (u takvim uslovima prevozioci moraju da napuste tržište).



Slika 1.

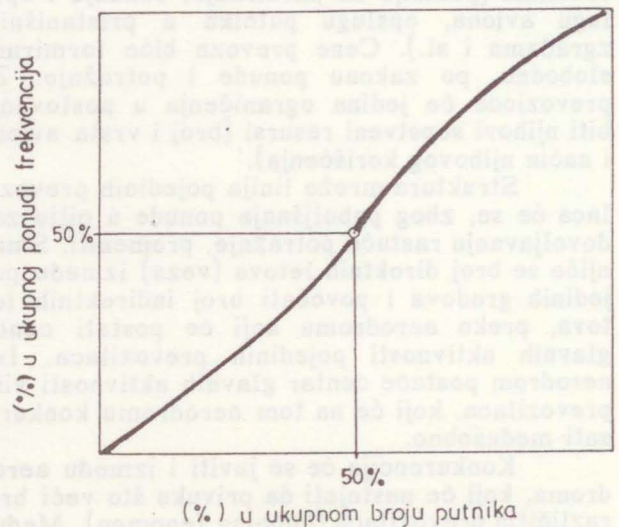
Slika 1. pokazuje glavne karakteristike oba načina poslovanja vazduhoplovnih prevoziocima. Vidi se da je potražnja za prevozom, zbog svoje elastičnosti u odnosu na cenu, veća na slobodnom tržištu nego u uslovima monopola, jer je $P_c < P_m$.

Kapaciteti Q_c veći su od kapaciteta Q_m , što se postiže povećanjem frekvencija vazduhoplovima sa većim brojem sedišta, koji imaju niže marginalne i prosečne jedinične troškove po sedište - km. To omogućava postavljanje nižih cena P_c i privlačenje većeg broja putnika u sistem vazdušnog saobraćaja Q_c . Prevozioci, prisutni na tržištu, održavaju prihvaćenu cenu P_c i diktiraju svaku drugu višu cenu variranjem ponude svojih kapaciteta (pomeranje tačke B na sl. 1 u desno), sprečavajući na taj način ulazak drugih, novih prevoziocima na tržište, i to posebno onih, koji ni cenom P_c ni svakom drugom diktiranom cenom, ne mogu da pokriju sopstve-

ne prosečne jedinične troškove. Sa slike 1, mogu se takođe videti uklanjanja monopola sa tržišta. Površina P_mP_bCB predstavlja ukupne društvene troškove održavanja monopola. Ovi troškovi dele se na monopolistički profit (površina P_mP_cAC) i troškove za podsticanje spoljnjih faktora koji omogućavaju održavanje prisutnog monopola (površina BAC), pokrivanjem troškova Q_mQ_cBA . Održavanjem monopola, prevozioci podešavaju ponudu svojih kapaciteta, ne prema podsticanju potražnje, već prema sopstvenim interesima za maksimiranjem profita. Posledica je takva da korisnici plaćaju više cene prevoza i prilagođavaju se ponudi. Uvođenjem konkurencije na tržište, cene se smanjuju i ponuda se prilagođava potražnji do uravnoteženja (tačka B). Monopolistička dobit nestaje, a nestaju takođe i svi oni prihodi koji služe za podsticaj i održavanje monopola. Broj putnika, koji su spremni da za prevoz plate višu cenu od P_c , umesto da izaberu drugi način prevoza, povećava se (efekti ove spremnosti putnika prikazani su površinom P_cBP_{max}).

Znači da stvaranje konkurencije omogućava poboljšanje efikasnosti poslovanja vazduhoplovnih prevoziocima na tržištu. Oni svoje kapacitete prodaju po nižim, tržišno formiranim cenama, pokrivajući marginalne troškove i smanjujući prosečne jedinične troškove, u nastojanju da maksimiraju profit. Niže cene deluju podsticajno na porast potražnje, a ova sa svoje strane, na permanentno razvijanje ponude.

U ovom smeru kreće se i razvoj tržišta EZ posle 1992. godine. Na njemu se očekuje više prevoziocima koji će biti prisiljeni da posluju po tržišnim cenama. Udeo u ukupnom broju prevezenih putnika svakog od njih na mreži ili delu mreže linija biće više nego proporcionalan ponuđenim kapacitetima (sl. 2). Opstanak na tržištu svakog od njih biće moguć, ukoliko im tržišna cena, koju će morati da prihvate, omogućiti pokrivanje marginalnih i jediničnih proseč-



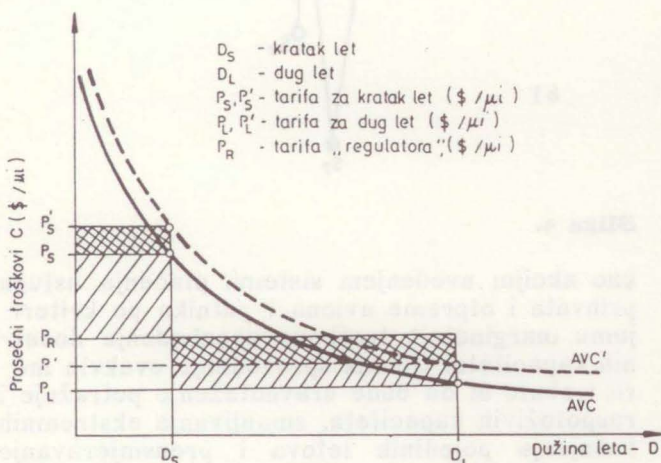
Slika 2.

nih troškova.

Koliki će biti udeo jugoslovenskih prevozlaca na takvom tržištu može se naslutiti na osnovu slike 2. Da bi bili više zastupljeni, oni će morati da pronađu odgovarajuće oblike plasmana relativno velike ponude na profitabilne linije, uz istovremeno unutrašnje prestrukturiranje (smanjenje broja zaposlenih, nabavka novih aviona), koja će im omogućiti prihvatanje jediničnih cena diktiranih od strane tržišta.

Međusobna konkurencija prevozlaca iz država EZ, kao i njih i prevozlaca iz trećih zemalja, ogledaće se i u tzv. konkurenciji usluga. Na tržištu gdje vlada konkurencija usluga cene su "regulisane" bilateralnim i/ili multilateralnim dogovorima ili ih regulišu državne institucije. Sve druge prepreke, koje onemogućavaju slobodan ulaz i izlaz sa ovakvog tržišta su uklonjene. To su kabotaža, kojom se zabranjuje aktivnost inostranih prevozlaca na domaćem tržištu, "peta sloboda", kojom se onemogućava prevoziocima jedne zemlje održavanje saobraćaja između druge dve, kao i svi oblici ograničenja u bilateralnom saobraćaju (npr. princip reciprociteta u ponudi kapaciteta, definisani itinereri vazduhoplova itd.).

Najznačajniji elementat tržišta usluga su frekvencija vazduhoplova na pojedinim linijama, broj sedišta u avionima, unutrašnja udobnost, redovnost saobraćaja itd.



Slika 3.

Slika 3. prikazuje uticaj delovanja "regulatora" cena na tržištu, na efikasnost poslovanja prevozlaca na pojedinim letovima. Kriva AVC, povučena punom linijom, predstavlja prosečne jedinične troškove prevozlaca u zavisnosti od dužine leta (rastojanja). Može se videti da ovi troškovi opadaju sa dužinom leta. Jediničnu cenu P_R postavlja "regulator". Ona omogućava prevoziocima zaradu na dugim letovima D_L , ($P_R - P_L$), ali i gubitke na kratkim letovima D_S , ($P_S - P_R$). Cene P_S i P_R pokrivaju prosečne jedinične troškove na rastojanjima D_S i D_L , respektivno. Osnovni cilj postavljanja cene na nivo P_R ($P_L < P_R < P_S$), sastoji se u obezbeđivanju zrade prevoziocima, i to posebno

onima, koji imaju obavezu održavanja saobraćaja na kratkim linijama. Prihodima sa dugih letova pokrivaju se gubici na kratkim, uz opšte profitabilno poslovanje. Međutim, zbog konkurencije uslugama, povećavaju se prosečni jedinični troškovi pojedinih prevozlaca (kriva AVC dolazi u položaj krive AVC' na sl. 3), što dovodi do smanjenja profita na dugim, i povećanjem gubitka na kratkim rastojanjima (linijama). Profit sa dugih ne može više da pokrije neto gubitak na kratkim linijama. Zbog slobodnog ponašanja na tržištu, prevozioci su prisiljeni da napuštaju kraće, neprofitabilne linije. Da se to ne bi dogodilo, "regulator" cena treba da im obezbedi pokrivanje gubitka. Ovo je opravdano zbog potrebe održavanja vazdušnog saobraćaja na kratkim rastojanjima (regionalni saobraćaj). Druga alternativa je da se ukloni "regulator" i da se prevoziocima, uz zahtev za održavanjem saobraćaja na ovim linijama, dopusti slobodno formiranje cena, koje će im obezbediti pokrivanje jediničnih prosečnih troškova i profitabilno poslovanje.

Prethodno razmatranje takođe ukazuje na pozitivne efekte stvaranja potpuno slobodnog tržišta u vazdušnom saobraćaju, gde će postojati konkurencija između prevozlaca, kroz ponudene usluge i cene, istovremeno.

3. MJESTO I ULOGA AERODROMA

Glavni generatori i atraktori relativno velike potražnje u evropskom vazdušnom saobraćaju danas su, i biće posle 1992.g., veliki evropski gradovi, kao ekonomski i kulturni centri širih regija pojedinih država.

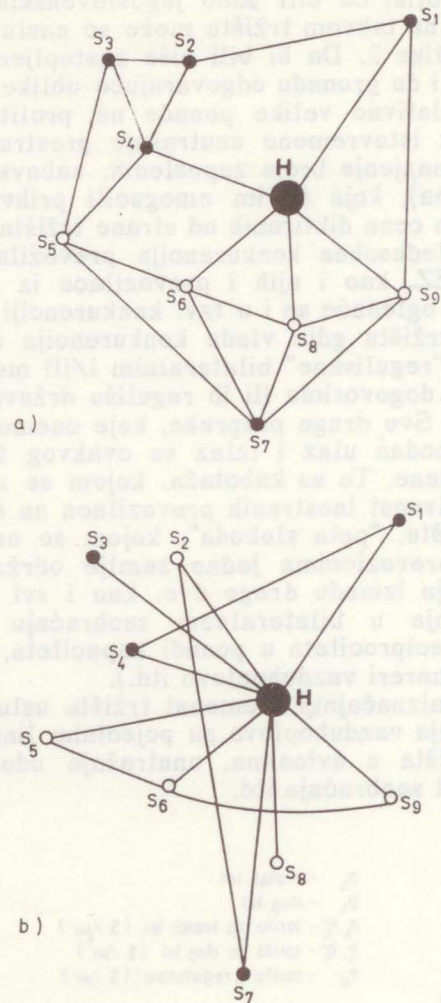
Između ovih gradova međusobno, kao i između ovih i gradova manjih regionalnih centara, nastaću intenzivni tokovi putnika u oba smera. Takođe, povećaću se i tokovi putnika između gradova manjih regionalnih centara. Ovakvu potražnju, prevozioci će zadovoljavati stvaranjem mreža linija u kojima će jedan ili više aerodroma pored velikih gradova postati centri njihovih glavnih aktivnosti (hub tačke). Ovi aerodromi biće povezani sa gradovima, regionalnim centrima (spoke tačke) velikim brojem veza (frekvencija) avionima, sa velikim brojem sedišta. To će putnicima omogućiti pouzdan i brz dostup do pojedinih letova, bez dugih čekanja na relativno retke direktne letove između pojedinih manjih gradova, ali po cenu prekida putovanja i prelaska na druge letove, uključujući i kašnjenja pre sletanja i poletanja, na aerodromima glavnih aktivnosti (hub aerodromi).

Kako dosadašnja iskustva pokazuju da je frekvencija jedan od najznačajnijih faktora koja utiče na izbor pojedinih vrsta veza, to je realno očekivati da će se putnici lakše odlučivati da putuju između pojedinih regionalnih centara sa jednim zaustavljanjem i prolaskom kroz transfernu tačku (hub-aerodrom), nego da čekaju na ređe direktne letove između njih. Slika 4a i b, prikazuju sheme mreža sa manjim brojem di-

rektnih i većim brojem indirektnih letova preko aerodroma H respektivno, koji postaje centar glavnih aktivnosti prevoznika, tj. hub tačka na sl. 4b. Pri tome, promena strukture mreže nije uslovljena namerom prevoznika za koncentrisanjem aktivnosti na aerodromu H, već željom za koncentracijom ponuda na linijama do i sa aerodroma H. Na aerodromu H, koji može postati centar glavnih aktivnosti više prevoznika, redovi letenja će usloviti da se u relativno kratkim intervalima vremena (1 ili više sati) pojavi velika potražnja za sletanjima, i zatim, po isteku neophodnog vremena za povezivanje pojedinih letova, velika potražnja za poletanjima. Ukoliko ovu potražnju aerodrom H neće moći da apsorbuje raspoloživim kapacitetima, pojaviće se relativno velika kašnjenja aviona i putnika u pojedinim fazama opsluge, i sniziće se kvalitet usluge u sistemu vazdušnog saobraćaja. To će pojačati pritisak za boljim korišćenjem raspoloživih i proširenjem kapaciteta pojedinih delova aerodroma što zahteva materijalna ulaganja. Međutim, prihodi aerodroma od aktivnosti putnika će se smanjiti, obzirom da će se većina njih zadržavati u zgradi samo zbog prelaska sa jednog leta na drugi. Neće biti velikih prihoda od potrošnje pratilaca ovih putnika, prihoda od parkinga ispred aerodroma i sl., što je karakteristično za ishodišne aerodrome. Tako će poslovanje i način oblikovanja tehnološkog procesa opsluge aviona i putnika na aerodromu H, zavisiti sve više od poslovne politike drugih prevoznika kojima on postaje centar glavnih aktivnosti, a sve manje od politike lokalnih prevoznika i karakteristika potražnje regije koju opslužuje. Zbog slobodnog poslovanja mnogi prevoznici će brzo da ulaze i izlaze sa tržišta, što će uticati na mogućnost česte promene uloge aerodroma H u mreži linija, a samim tim otežavati njegovo finansijsko planiranje. Takođe, aerodrom H će, zbog intenzivnog vezivanja sopstvene, za politiku i drugih, a ne samo lokalnih prevoznika, smanjiti uticaj i pozitivan doprinos na lokalnu ekonomiju.

Relativno velika kašnjenja aviona i putnika na aerodromima koji će postati centri glavnih aktivnosti pojedinih prevoznika (hub tačke), smanjiće se preduzimanjem kratkoročnih i dugoročnih mera. U kratkoročne mere spadaju bolje korišćenje raspoloživih kapaciteta uz osavremenjavanje opreme za prihvat i opslugu aviona i putnika. U dugoročne mere spada izgradnja novih infrastrukturnih objekata uz osavremenjavanje prateće opreme (nove poletno-sletne staze, parking pozicije na platformi, pristanišne zgrade i dr.).

Bolje korišćenje postojećih kapaciteta postići će se boljom obukom pilota, kontrolora letenja i osoblja na aerodromima; međusobnom saradnjom prevoznika, i njih sa jedne i aerodroma sa druge strane, u kreiranju reda letenja; uvođenjem sistema lutrije za raspodelu pojedinih kategorija vremenskih slotova između prevoznika; obezbeđenjem kupoprodaje slotova



Slika 4.

kao akcija; uvođenjem sistema plaćanja usluga prihvaća i otpreme aviona i putnika po kriterijumu marginalnih troškova obezbeđenja dodatnih kapaciteta. Učinak sprovođenja ovakvih mera trebalo bi da bude uravnoteženje potražnje i raspoloživih kapaciteta, smanjivanje ekstremnih kašnjenja pojedinih letova i preusmeravanje pojedinih linija na druge, manje opterećene aerodrome. Sve ove mere omogućiće delovanje zakona ponude i potražnje na aerodromima, i realne ocene o tome, kada treba pristupiti proširenju postojećih kapaciteta.

4. SISTEM KONTROLE LETENJA

Povećanje aktivnosti prevoznika i promena strategije zadovoljavanja potražnje, kao i promena položaja pojedinih aerodroma u aerodromskoj mreži zemalja EZ posle 1992.g., stvorile probleme evropskom sistemu kontrole letenja, koji će kao i do sada nastojati da omogući bezbedno, efikasno i ekspeditivno odvijanje saobraćaja. Bezbedno odvijanje saobraćaja znači da se u sistemu ne dešavaju incidenti i udesi vazduhoplova zbog poznatih uzroka. Efikasnost

znači sposobnost sistema kontrole letenja da omogući realizaciju svih letova onako kako su planirani, optimalnim trodimenzionalnim trajektorijama, uz minimalna kašnjenja u pojedinim delovima vazdušnog prostora, na poletanju, vazdušnim putevima i sletanju. Ekspeditivnost podrazumeva da rad kontrole letenja ne utiče na pojavu dodatnih kašnjenja korisnika aviona u datom intervalu vremena.

Kašnjenja pojedinih letova najviše su posledica neusklađenosti kapaciteta i potražnje u pojedinim delovima sistema kontrole letenja. Kašnjenja, kao i realizacija letova na neoptimalnim visinama, snižavaju kvalitet usluga u sistemu kontrole letenja, a samim tim i u čitavom sistemu vazdušnog saobraćaja.

Porast vazdušnog saobraćaja EZ, posle 1992, zaoštriće sve tri vrste zahteva koji se postavljaju pred sistem kontrole letenja. Očekuju se relativno velika kašnjenja u sistemu, koja neće biti posledica samo istovremenog održavanja sva tri zahteva u radu sistema kontrole letenja i sezonskih neravnomernosti u saobraćaju, već i neprekidnog trajanja neusklađenosti između raspoloživih kapaciteta sistema kontrole letenja i potražnje. Tako će kašnjenje kao isključiva posledica neusklađenosti kapaciteta i potražnje postati sastavni deo mnogih letova. Ovi letovi će duže da traju, kvalitet usluge putnicima će da se snizi, pa se može očekivati njihov prelazak na druge načine prevoza (ovo već postaje pojava u saobraćaju između velikih zapadnoevropskih gradova na kratkim i srednjim rastojanjima gde se kao alternativni načini prevoza nude vozovi velikih brzina).

U nastojanju da se ova kašnjenja svedu na što manju meru, sistem kontrole letenja treba osavremeniti na osnovu sledećih preporuka: ukidanje ograničenja za noćna sletanja na pojedine aerodrome, obzirom da se očekuje uvođenje u saobraćaj novih, znatno "tiših" tipova aviona; smanjenje razdvajanja između aviona na vazdušnim putevima, što će biti moguće uvođenjem novih radarskih sistema, unificiranih za čitav vazdušni prostor država EZ; uvođenje ekonomskih mera za "izravnavanje" vršnih opterećenja na pojedinim aerodromima; poboljšanje korišćenja vazdušnog prostora, rezervisanog do sada isključivo za aktivnosti vojne avijacije, za saobraćaj civilnih, komercijalnih aviona; zamena jednosmernih vazdušnih puteva dvosmernim, i uvođenje direktnih najkraćih ruta između pojedinih aerodroma; uvođenje sistema za automatsku obradu podataka u sistemu kontrole letenja svih zemalja i sistema za automatsku razmenu podataka između centara kontrole letenja i aviona; povećanje kapaciteta sistema poletno-sletnih staza pojedinih aerodroma; uvođenje savremenih sistema za prilaz i sletanje (MLS); povezivanje banaka podataka evropskog sistema kontrole letenja (Eurocontrol) sa centrima kontrole letenja pojedinih zemalja u cilju boljeg planiranja upravljanja saobraćajnim tokovima u evropskom vazdušnom prostoru;

poboljšanje sistema raspodele vremenskih slotova u procesu planiranja i upravljanja saobraćajem, čiji će cilj biti minimiziranje kašnjenja svih aviona u vazdušnom prostoru, u datom intervalu vremena (pri tome predvideti mogućnost korišćenja drugih, nedirektnih ruta umesto zadržavanja zaduhoplova na zemlji zbog preopterećenja pojedinih delova vazdušnog prostora i sl.); uvođenje jedinstvene organizacije sistema kontrole letenja sa nadležnošću nad saobraćajem u čitavom evropskom vazdušnom prostoru, nezavisno od granica između pojedinih država.

5. ZAKLJUČAK

U ovom radu opisan je mogući scenario razvoja evropskog vazdušnog saobraćaja do, i posle 1992. godine. Zahvaljujući oslobađanju tržišta transportnih usluga očekuje se porast potražnje za prevozom u vazdušnom saobraćaju i pojačana konkurencija između postojećih i novih vazdušnih prevoza, koja će se zasnivati na cenama prevoza, karakteristikama ponude na pojedinim linijama (frekvencijama i brojem sedišta u vazduhoplovima), kao i boljim uslugama putnicima u avionima.

Borba za opstanak na tržištu pojačaće i ubrzaće prestrukturiranje mreža linija pojedinih prevoza. Tako će aerodromi pored velikih gradova postati centri glavnih aktivnosti, ne samo lokalnih, domaćih prevoza, kao do sada, već i drugih, obzirom da će tržište biti potpuno slobodno.

Usmeravanje velikog broja letova prema i sa ovih aerodroma u relativno kratkim intervalima vremena, dovešće do neusklađenosti njihovih kapaciteta sa potražnjom. To će izazvati relativno velika kašnjenja pojedinih letova i sniziti kvalitet usluga koje se pružaju putnicima u sistemu vazdušnog saobraćaja.

Finansijsko planiranje na pojedinim aerodromima, centrima glavnih aktivnosti pojedinih prevoza, postaće neizvesnije, jer će zavisiti više od poslovne politike i uspeha ovih prevoza na tržištu, a manje od politike lokalnih prevoza.

Poslovna politika prevoza na slobodnom tržištu, porast frekvencija na pojedinim linijama u cilju zadovoljavanja rastuće potražnje za uslugama vazdušnog saobraćaja, dovešće do preopterećenja raspoloživih kapaciteta u sistemu kontrole letenja. To će, zbog neprekidno prisutnih zahteva za održavanjem bezbednog, efikasnog i ekspeditivnog odvijanja saobraćaja, izazvati kašnjenja korisnika, aviona, u pojedinim delovima vazdušnog prostora.

Protiv kašnjenja, kao fenomena koji će pratiti većinu letova i sistematski uticati na sniženje predviđenog kvaliteta usluga u sistemu vazdušnog saobraćaja, i kontrola letenja će se boriti kratkoročnim i dugoročnim merama. Kratkoročne mere se sastoje u boljem korišćenju i raspodeli postojećih kapaciteta, a dugoročne u njihovom povećavanju uz istovremeno bolje korišćenje i raspodelu na korisnike.

SUMMARY

IMPACT OF DEREGULATION OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES UPON THE CHANGES IN EUROPEAN AIR TRANSPORT AFTER THE YEAR 1992

The authors discuss some possible quality-related changes of the characteristics of the system of air transport in the EC member states after the year 1992 as expected of airli-

nes, airports and air traffic control aspects. The generator of these changes will rest in the change of behaviour of air carriers, who will, in conditions of a free market, have to change the structures of their services in parallel with increased supply of transport capacities (aircraft capacities). The change of the structure of the network of services will lead to the change of the role of individual airports and partially to lacking capacities. The latter will be evident in the system of air traffic control as well.

U ovom radu opisane su moguće promene u kvalitetu sistema transportnih usluga u članicama Evropske zajednice nakon 1992. godine. Generatore ovih promena predstavljaju promene u ponašanju avio prevoznika, koji će u uslovima slobodnog tržišta morati promeniti strukturu svojih usluga u skladu sa povećanom ponudom kapaciteta (kapaciteta aviona). Promena strukture mreže usluga dovesti će do promene uloge pojedinih aerodroma i delimično do nedostatka kapaciteta. Ovo će biti vidljivo u sistemu kontrole letova.

Politički aspekti ovog procesa su diskutovani u pogledu kvaliteta sistema transportnih usluga. U ovom radu opisane su moguće promene u kvalitetu sistema transportnih usluga u članicama Evropske zajednice nakon 1992. godine. Generatore ovih promena predstavljaju promene u ponašanju avio prevoznika, koji će u uslovima slobodnog tržišta morati promeniti strukturu svojih usluga u skladu sa povećanom ponudom kapaciteta (kapaciteta aviona). Promena strukture mreže usluga dovesti će do promene uloge pojedinih aerodroma i delimično do nedostatka kapaciteta. Ovo će biti vidljivo u sistemu kontrole letova.

Politički aspekti ovog procesa su diskutovani u pogledu kvaliteta sistema transportnih usluga. U ovom radu opisane su moguće promene u kvalitetu sistema transportnih usluga u članicama Evropske zajednice nakon 1992. godine. Generatore ovih promena predstavljaju promene u ponašanju avio prevoznika, koji će u uslovima slobodnog tržišta morati promeniti strukturu svojih usluga u skladu sa povećanom ponudom kapaciteta (kapaciteta aviona). Promena strukture mreže usluga dovesti će do promene uloge pojedinih aerodroma i delimično do nedostatka kapaciteta. Ovo će biti vidljivo u sistemu kontrole letova.