

MIRKO TATALOVIĆ
Poslovna zajednica
zračnog prometa Hrvatske
Zagreb

Ekonomika prometa
Prethodno priopćenje
UDK: 656. 71(4) "1992"
Primljeno: 07.02.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

UTJECAJ DEREGULACIJE ZRAČNOG PROMETA GODINE 1992. NA AERODROME IZVAN EZ

SAŽETAK

Autor najprije daje prognozu dinamike putničkog zračnog prometa u svijetu i Evropi do 2006.g., da bi zatim - na bazi iskustva iz SAD - ocijenio posljedice deregulacije zračnog prometa u Evropi. Posebno je pažljivo razmotrio utjecaj deregulacije i liberalizacije na aerodrome izvan EZ, znači i u nas, ukazujući na mogućnost gubitka dijela duty free prihoda, promjene u strukturi aerodromskih naknada i potrebu specijalizacije aerodroma.

1. UVOD

Zračni promet dio je cjelovitog prometnog sustava, čiji smisao postojanja se ogleda u zahtjevu da pod društveno-ekonomski prihvatljivim uvjetima zadovolji potrebe za ovim vidom transporta. Sastavni dio sistema zračnog prometa čini i privredno iskorištavanje zrakoplovnih pristaništa, odnosno infrastrukture u zračnom prometu. Aerodromi predstavljaju polazno-završne točke procesa prijevoza zračnim putem, preko kojih se čitava gravitirajuća regija otvara prema širem domaćem, odnosno međunarodnom prostoru.

Obzirom na utvrđene i dogovorene aktivnosti na liberalizaciji evropskog zračnog transporta od strane EZ, postavlja se pitanje kakav utjecaj "historijska" 1992, odnosno 1993, objektivno može imati na položaj i ulogu aerodroma koji ne pripadaju ovom velikom evropskom tržištu u kojem živi oko 340 mln stanovnika. U tom kontekstu posebno pitanje je budućeg položaja jugoslavenskih aerodroma.

2. PROCJENA DINAMIKE RASTA ZRAČNOG PROMETA DO GODINE 1992. (2006)

Prema saopćenju IATA, međunarodni putnički promet trebao bi u 1989. godini porasti za 7%, a do 1992.g. 6%, što daje prosjek od 7% za razdoblje 1988-1992. Očekivani prosječni godišnji rast teretnog zračnog prometa iznosi 8% za narednih pet godina, pri čemu se najveći porast očekuje za regiju Azije i Pacifika, a relativno manji porast od oko 6% u Evropi. Slične su i procjene ICAO, prema kojima se u 1989.g. očekuje porast prometa putnika od 7%, te prometa tereta od 8%. ¹ ICAO procjenjuje da će se ova dinamika rasta zadržati i dugoročno promatrajući, jer se za period 1986-1996. predviđa prosječna godišnja stopa rasta pkm od 5,65% (index

173,4), a za period 1996-2006. 5,33% (index 168,2). Prosječan godišnji porast učinka u promatranom 20-godišnjem intervalu trebao bi iznositi 5,5%, što je kvantificirano u prvom prilogu. ²

Sa stanovišta očekivanog rasta prometne potražnje u zračnom prometu i uvođenja sve većih tipova zrakoplova većina stručnjaka se slaže s konstatacijom da će ovakav obim fizičkog povećanja prometa bitno utjecati kao otežavajuća okolnost s aspekta potrebe povećanja aerodromskih infrastrukturnih - manevarskih i operativnih kapaciteta kojima bi se izbjegla sve češća pojava uskih grla, zastoja i kolapsa zračnog prometa u vrškovima sezone na pojedinim velikim evropskim aerodromima. To će iziskivati ogromna investicijska sredstva od kojih se ističu ³: aerodrom München 2,7 mlrd USD, aerodrom Istanbul 750 mln USD, aerodrom Atena 380 mln USD, Rim 1,3 mlrd USD, Copenhagen 1 mlrd USD, Stansted (London) 440 mln USD, itd.

3. ISKUSTVA DEREGULACIJE I LIBERALIZACIJE ZRAČNOG PROMETA U SAD

Nema sumnje da su SAD najznačajnija zemlja civilnog zračnog prometa s vrlo izraženo segmentacijom tog tržišta. Visoki stupanj razvoja tehničkih znanosti, veliki broj stanovnika, visoki prosjek nacionalnog dohotka p.c. i velika geografska prostranstva predstavljali su izvanredno povoljne uvjete za razvoj efikasnog sistema zračnog prometa. ⁴ Liberalizacija zračnog prometa u SAD posebno je pogodovala još intenzivnijem rastu putničkog prometa zbog povoljnijih tarifa, veće frekvencije letova, snažnije konkurencije, smanjenja troškova zamjenom mreže direktnih, često nerentabilnih linija, sa zvjezdastom mrežom linija koje se disperzivno rasprostiru s velikih aerodromskih sabirnih terminala, čime je značajno povećan tzv. regionalni zračni promet (large and small regional carriers).

Treba međutim biti objektivan, pa priznati i dosta uočnih negativnih pratećih pojava kao što su negativne posljedice plaćanja osoblja aviokompanija, ograničenja propusne moći velikih aerodromskih čvorišta, koncentracija kapitala i različiti oblici kooperacije među aviokompanijama koje teže stvaranju što snažnijih oligopola, relativno pogoršanje stupnja sigurnosti odvijanja zračnog prometa (što je sve jasnije vidljivo iz posljednjih događaja odnosno kata-

Prilog 1. Očekivani razvoj putničkog zračnog prometa u svijetu do godine 2006.**Passenger Traffic Development**

ICAO world and regions, passenger km (billions)

	1975	1986	1996	2006
Scheduled Services				
Europe (excluding USSR)	140	244	429	730
Middle East	13	43	70	119
North America	287	622	1023	1600
Africa	15	35	60	103
Asia/Pacific	87	237	458	856
Latin America	32	75	140	257
Total Scheduled	574	1256	210	3665
Non-Scheduled Services				
Europe	71	92	165	298
North America	31	41	61	90
Rest of world	9	11	22	32
Total Non-Scheduled	111	144	2428	4085
Total	685	1400	2428	4085

strofa itd.) Važne su i značajne promjene u strukturi vozarina koje proizvođači nude potrošačima kroz cijenu prijevoza, jer se one ne formiraju striktno prema udaljenostima, već i prema intenzitetu prometa na pojedinoj ruti, odnosno konkurentskim odnosima.⁵

Radi toga je točna konstatacija da će predostojeće aktivnosti u Evropi donijeti njenim aerodromima situaciju koja će biti približno, ali ne i potpuno identična američkim iskustvima.⁶

Osnovni razlozi su u različitim odnosima državnog i regionalnog dijela vlasništva nad pojedinim aerodromima, odnosno u činjenici da u Evropi neće postojati jedinstvena federalna vlada sa centralnim financijskim fondovima kojima može intervenirati kao u slučaju SAD, gdje je FAA osigurala sistemski izvor sredstava za financiranje izgradnje aerodromske infrastrukture, tako da se iz svake naplaćene putničke takse izdvaja 8% za ove namjene.⁷ S druge strane, u SAD su aviokompanije znatno više uključene u financiranje razvoja pojedinih aerodroma nego u Evropi, što je vidljivo iz priloga 2 koji prikazuje strukturu vlasništva na pojedinim većim evropskim aerodromima.

4. LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EVROPI

Kada se govori o području Evrope s aspekta zračnog prometa odmah se može naglasiti da integracioni procesi koji bi u adekvatnoj formi i obliku oslobodili poticajne efekte slobodnog tržišta, nisu još uvijek ni približno objektivizirani s obzirom na postojanje mnogo neprevaziđenih razlika u društveno-ekonomskim i planskim oblicima upravljanja nacionalnim privredama, te značajnim razlikama u stupnju

razvijenosti pojedinih nacionalnih tržišta.

To su i osnovni razlozi što je "deregulacija zračnog prometa još uvijek mit u Evropi",⁸ s time što će njegov daljnji razvoj ovisiti o stupnju uspješnosti premošćenja "osnovnih problema evropske i svjetske ekonomije, prvenstveno pitanja nezaposlenosti, zaštite čovjekove okoline (buke), razvoja znanosti, inovacija, telekomunikacija i informacione tehnologije, te integralnih procesa i još šireg otvaranja tržišta, odnosno, još snažnije liberalizacije cijena".⁹

Prilog 2. Struktura vlasništva velikih evropskih aerodroma

OPIS STRUKTURE VLASNIŠTVA	AERODROM
1. Vlasništvo i upravljanje od strane civilnog zrakoplovstva	1. Atena 2. Bruxelles 3. Helsinki 4-9. Aerodromi Španjolske (Madrid, Palma, Barcelona, Malaga, Tenerife, Las Palmas)
2. Vlasništvo državne korporacije	1. Copenhagen 2. Dublin 3. Lisabon 4. Paris (Orly, CDG) 5. London (Heathrow, Gatwick) 6. Glasgow
3. Istovremeno vlasništvo i upravljanje od strane centralne vlade i lokalne odnosno regionalne vlade	1. Amsterdam 2. Beč 3-8. Aerodromi SRNj (Frankfurt, Düsseldorf, München, Berlin, Hamburg, Stuttgart)
4. Vlasništvo i upravljanje od strane lokalne-regionalne vlade	1. Geneva 2. Manchester
5. Istovremeno javno i privatno vlasništvo (lokalna-regionalna vlada odnosno trgovačka komora i privatne dionice)	1. Milano 2. Roma 3. Marseille 4. Nice 5. Lyon 6. Zürich

Izvor: NATIONAL CONSUMER COUNCIL. "Air Transport and the Consumer", London, 1986, p. 184.

U tom smislu strateška opredjeljenja razvoja zemalja EZ idu ka dugoročnoj prosječnoj godišnjoj stopi rasta društvenog bruto-proizvoda od 3,5%.¹⁰

Pri tome je sretna okolnost što je zračni promet za razliku od ostalih transportnih grana relativno samostalan i nezavisan oblik transporta, što donosi određene prednosti. Očigledan dokaz za ovu tvrdnju je npr. tovarni list u zračnom prometu koji je mnogo jednostavniji nego u morskome brodarstvu, što je i službeno verifi-

cirano Montrealskim protokolom broj 4 (Ne više "Zrakoplovni tovarni list" nego "Isprava o robi" - Documentation relating to cargo, koje dozvoljavaju upotrebu svakog drugog sredstva - any other mean).

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 veći dio ostalih odredbi u praksi još ne primjenjuje u potpunosti. Slično je i s tzv. Direktivom o regionalnom zračnom prometu iz 1983.g., koja definira uvjete unapređenja i razvoja ovog vida zračnog prometa unutar zemalja EZ.

Međutim, situacija u kojoj će se evropske zemlje naći nakon godine 1992. zahtijevat će strategiju ponašanja koja će morati voditi računa o slijedećim ciljevima:

1. Zalaganje za slobodnu svjetsku razmjenu i slobodna strana ulaganja;
2. Kompletiranje i proširenje zajedničkog evropskog tržišta;
3. Razvoj svih oblika odnosa i veza s trećim zemljama.

Da bi se ostvarili navedeni ciljevi bit će nužno da se u vlastitim okvirima jača konkurentna sposobnost i da se otvaraju mogućnosti za novi intenzivniji rast suradnje sa zemljama koje još nisu ili neće ni biti članice EZ. Radi toga su bezrazložna strahovanja da će se Evropa liberalizirati unutra, a ograditi prema vani, jer Evropa mora biti zainteresirana za stalnu i sve tješnju suradnju sa svim zemljama budući da njena snaga direktno ovisi o stupnju uključenosti u međunarodnu podjelu rada. Logičnije je radi toga stvari postaviti obrnuto i krenuti od zemalja izvan EZ koje bi se trebale što više osposobiti za efikasno uključivanje i pravce razvoja koji proizilaze prije i nakon godine 1992.

5. UTJECAJ DEREGULACIJE I LIBERALIZACIJE ZRAČNOG PROMETA NA AERODROME IZVAN EZ

Za razliku od aerodroma unutar EZ utjecaj 1992.g. različito će se odraziti na aerodrome koji ne pripadaju toj Zajednici, jer će doći do djelomičnog odvajanja zračnog prometa unutar EZ i zračnog prometa izvan EZ. Prvo-spoimenuti zračni promet poprimit će gotovo karakteristike domaćeg prometa, s relativno značajnim reperkusijama na veličinu ostvarenog prihoda od duty free shopa i cateringa, što za ostale aerodrome u Evropi neće biti slučaj tog posljedičnog obima.

Aerodromi izvan EZ mogu se u suštini podijeliti u tri osnovne regionalne, privredno--razvojne grupe:

- a) Aerodromske radne organizacije u istočnim zemljama članicama SEV-a;
- b) Aerodromske radne organizacije u relativno razvijenim evropskim zemljama, prvenstveno članicama EFTA;
- c) Aerodromske radne organizacije u ostalim manje razvijenim zemljama Evrope (Albanija, Cipar, Island, Jugoslavija,

Malta, Turska).

U cjelini može se očekivati da će najveće probleme u dostizanju potrebnog stupnja uključivanja u suvremene transportne sisteme zračnog prometa imati upravo posljednja navedena kategorija aerodroma. Ti se problemi pored potrebe usklađivanja različitih carinskih, jezičnih, valutnih, pravnih i nacionalnih tehničko-tehno-loških, organizacionih i ekonomskih interesa kod aerodromskih radnih organizacija odnose na slijedeće segmente:

1. *Visina i struktura aerodromskih naknada* koja je u dosadašnjem razvoju ostala jednostrana i nedovoljno fleksibilna vezujući se uz broj putnika (putnički servis), tonažu zrakoplova u polijetanju (MTOW) kao osnovicu za utvrđivanje naknada za slijetanje, odnosno boravak zrakoplova (naknada za parkiranje). Budući da će infrastrukturni kapaciteti aerodroma postati sve ograničeniji, nužne su promjene u strukturi aerodromskih naknada uvođenjem minimalne i maksimalne naknade. S druge strane nužno je potrebno pažljivo prilagođavanje metodologiji visine naknade, jer se povećava broj zrakoplova s lakšom konstrukcijom i ekonomičnijim motorima - dakle i nižim MTOW.

2. *Gubitak jednog dijela duty free prihoda*, što će utjecati da se "uspavana ljepotica zvana aerodromski marketing" ¹¹ probudi iz sna tražeći komparativne nove izvore prihoda aerodroma, šireći lepezu potencijalnih mogućnosti. Radi toga su netočna predviđanja da će veći dio ponudnog kolača s naslova DFS prihoda uzeti aerodromi izvan EZ, jer zbog istovjetne posljedice u tim zemljama cijene naše robe neće smjeti biti više od cijene iste u robe u Evropi, kako bi mogli biti konkurentni. U protivnom, smanjit će se fizički obim prodaje, a s tim u vezi mogu se očekivati i implikacije na veličinu razlike u prodajno-nabavnoj cijeni.

3. *Proces deregulacije i liberalizacije* nužno će utjecati na pojave oštrije *koncentracije prometa, segmentacije, specijalizacije i kategorizacije pojedinih aerodroma*. Aviokompanije će u oštroj konkurentskoj borbi za profit i smanjenje troškova, sve više letjeti tamo gdje im se više isplati, koristeći tzv. "hub sistem" prometa s izrazitim terminalnim aerodromskim čvorištima. Drugim riječima trebalo bi doći do daljnjeg jačanja utjecaja tržišta i tržišnih zakonitosti koje priznaju samo dobro organizirane, efikasne i kvalitetne davaoce usluga.

4. Obzirom na duh i smisao Rimskih ugovora može se očekivati daljnji razvoj putničkog charter i linijskog zračnog prometa, kome će pogotovo kod zemalja u razvoju osnovni poticaj i "raison d'être" zrakoplovstva biti razvoj turizma. ¹² Pri tome se velike promjene predviđaju na području regionalnog zračnog prometa, gdje se može očekivati veća spremnost nadležnih, regionalnih i državnih organa za izdavanje dozvola za eksploataciju zrakoplovima manjih ili srednjih transportnih kapaciteta sa oko 50 putničkih mjesta. ¹³ Međutim, obzirom na već pomenuti problem visine i strukture aerodromskih naknada, to neće imati adekvatne valorizacijske efekte u poslovanju aerodromskih

radnih organizacija.

5. U očekivanoj dinamici rasta teretnog zračnog prometa u Evropi može se predvidjeti jačanje utjecaja konkurentskih transportnih grana, posebno nakon izgradnje kanala Dunav-Rajna--Majna, odnosno tunela ispod La Manša. Bez obzira na to, pojedina znanstvena istraživanja instituta u SRNj ukazuju da postoje potencijalne mogućnosti i uvjeti za udvostručenje dosadašnjeg obima prijevoza tereta zračnim putem, što je potvrđeno prognozama predsjednika Upravnog odbora LUFTHANSE da je teretni zračni promet najperspektivnije područje rada ove avio-kompanije. 14. Istovremeno predviđa se značajan porast integralnog pomorsko-zračnog prijevoza, što se može potvrditi stavom ICHCA koji je 1988.g. proglasio godinom intermodalnog pomorsko-zračnog prijevoza. 15. U cilju unapređenja ovog vida transporta nužna je, međutim, standardizacija zrakoplovnih kontejnera koji se ubuduće trebaju prilagoditi najčešće korištenim ISO 8323 kontejnerima dimenzija 20 (40) x 8 x 8 stopa. 16. Za realizaciju značajnijih teretnih učinaka na aerodromima naši avioprijevoznici i aerodromi ne raspolažu adekvatnom flotom, manevarskim površinama za prihvati i otpremu širokotrupnih zrakoplova, manipulativnom opremom i odgovarajućim robno-carinskim skladištima, radi čega se u cjelini može očekivati povećanje stupnja izolacije naših aerodroma u međunarodnom prometu, s izuzetkom nekolicine većih ili specijaliziranih aerodroma u zemlji.

6. Mjere i sistem sigurnosnog pregleda na aerodromima neće se bitno mijenjati za razliku od aerodroma Evropske zajednice koji će u namjeri da smanje operativne i fiksne troškove provođenja sigurnosne zaštite, težiti što je više moguće centralizaciji upravljanja i vođenja sigurnosnog sistema. Istovremeno u porastu su zahtjevi za restriktivnijim ograničenjima zbog buke kojima je danas već obuhvaćeno preko 300 američkih i 60 evropskih aerodroma. 17.

6. ZAKLJUČAK

U našoj zemlji u toku su aktivnosti na stabilizaciji privrede i izmjeni sistema proširene reprodukcije i vlasničkih odnosa kojima bi se trebale osigurati realne cijene faktora proizvodnje, izmjene u sistemu društvenog financiranja, međugranski transfer akumulacije putem efikasnijeg funkcioniranja financijskog tržišta, uz primjenu mehanizma prodaje i kupovine vrijednosnih papira, te osiguranje uvjeta za intenziviranje ulaganja stranog kapitala kroz zajednička ulaganja i različite oblike poslovno-tehničke suradnje.

Naši aerodromi uz postojeće teškoće neće moći osigurati istovjetan položaj na tržištu čija uloga će sve više dolaziti do izražaja. Obzirom na relativno optimističke dugoročne prognoze porasta putničkog i teretnog zračnog prometa u svijetu i kod nas, bit će nužna adekvatna izgradnja, rekonstrukcija, proširenje i modernizacija aerodromskih infrastrukturnih kapaciteta, te adekvatno opremanje sigurnosnom i ostalom aerodromskom opremom u funkciji opsluživanja zra-

koplova, putnika i tereta. Sigurno je da će u odnosu na stečene pozicije, utvrđene prometne tokove, različite oblike financiranja proširene reprodukcije aerodromskih radnih organizacija, doći do strukturnih promjena u veličini i karakteru prometa pojedinih aerodroma u odnosu na današnju situaciju, za koje treba izvršiti odgovarajuće organizaciono-tehničke pripreme, kako nas novi kvalitetniji uvjeti i način poslovanja, te primjena suvremenih transportnih tehnologija u zračnom prometu u svijetu ne bi zatekli nesprenim.

SUMMARY

THE INFLUENCE OF THE 1992. DEREGULATION OF AIR TRAFFIC AT AIRPORTS IN COUNTRIES OUTSIDE THE EC

The author forecasts a dynamic passengers air transport throughout the world and Europe by 2006, and then he evaluates the consequences of these deregulations of air transport in Europe according to his experiences from the USA. He pays particular attention to the deregulations and liberalization of airports in countries outside the EC, which means Yugoslavia. He points out the possibility of losses from part of the income from duty-free goods, changes in the structure of airport compensations and the need for specialised airports.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Air Transport World 1/89, p. 18.
2. R. GROSCH: "THE Impact of Future Aircraft", referat s 28. kongresa Svjetskog udruženja civilnih aerodroma (ICAA), Lisabon, 1988, prilog 13.
3. Airports International 12/88, p. 14.
4. B. BOGOVIĆ, M. PERAK, Ž. RADAČIĆ: Ekonomika prometnog sistema. Zagreb, 1984, p. 309.
5. National consumer council: "Air Transport and the Consumer", London, 1986, p. 86.
6. N. ASHFORD: "Deregulation: Europe is not US" Airport Tehnology International, 1988, p. 65.
7. ibidem, p. 66.
8. K.H. NEUMEISTER: "Liberalisation of European Air Transport, Chance or Danger", referat s 5. međunarodnog simpozija o teretnom zračnom prometu, Frankfurt, 1987, p. 3.
9. D.K. FROHWEIN: "The Development of the European Economy Until the Year 2000", 5. Međunarodni simpozij, Frankfurt, 1987, p. 6, 7, 8.
10. Ibidem, p. 11.
11. S. GANGL: "Gains in non-aeronautical Revenues", Airport Tehnology international, 1988, p. 30.
12. S. SHAW: Airline Marketing and Management, London, 1985, p. 90.
13. Mišljenje K.H. Neumeistera, generalnog sekretara AEA, Verkehr 9/86, p. 200.
14. Železnice 4-5/87, p. 27.
15. Stručni časopisa ICHCA "Cargo Systems" 11/88, p. 23.
16. Ibidem
17. J. YOUNG: "Rational noice policies can help solve capacity crisis", Airport Tehnology International 1988, p. 23.