

AVIO SAOBRAĆAJ I TURIZAM CRNE GORE U USLOVIMA SVJETSKJE RECESIJE

Radulović LJ

Fakultet za turizam – MTS “Montenegro Tourism School”, Bar

Sažetak.

Današnje dinamično okruženje možemo okarakterisati kao nestabilno i nepredvidivo što u znatnoj mjeri utiče na razvoj turizma i odvijanje avio saobraćaja, zbog čega upravljanje turističkom privredom treba da shvatimo kao proces zasnovan na kontinuiranom istraživanju, analizi i razumijevanju međudjelovanja identifikovanih promjena. Polazeći od geografskog položaja i strateških dokumenata iz oblasti saobraćaja i turizma, Crna Gora je pozicionirana kao avio destinacija čiji je uspjeh na turističkom tržištu uslovljen spremnošću i sposobnošću nosioca turističke i saobraćajne politike da shodno izazovima današnjice pristupe planski i precizno definišu razvojne ciljeve i pravce djelovanja. Na osnovu navedenog i usled prepoznavanja ekonomske krize kao izazova sa kojim se suočila i naša zemlja, istakla se potreba za analizom efekata globalne ekonomske krize na odvijanje avio saobraćaja i budući razvoj turizma Crne Gore. Sa namjerom sveobuhvatnog sagledavanja postojećeg stanja, u radu ćemo prikazati kvantitativne pokazatelje iz prethodnog perioda sa prognozama razvoja avio saobraćaja organizovanog u funkciji razvoja turizma Crne Gore. Na ovaj način želimo da posledice globalne ekonomske krize prikažemo kao ozbiljnu prijetnju razvoja avio saobraćaja i turizma Crne Gore, sa krajnjim ciljem isticanja značaja uspostavljanja kvalitetnog avio saobraćaja kao sastavnog dijela integralnog pristupa razvoju turizma naše zemlje kojim se može postići određeni stepen otpornosti prema savremenim izazovima.

Ključne riječi: Razvoj turizma, Avio saobraćaj, Ekonomska kriza

AIR TRANSPORT AND TOURISM OF MONTENEGRO IN TERMS OF GLOBAL RECESSION

Abstract.

Today's dynamic environment can be characterized as unstable and unpredictable, which significantly affects the development of tourism and the flow of air traffic management which is why the tourism industry should be understood as a process based on continuous research, analysis and understanding of the interactions between the identified changes. Starting from the geographical position and strategic documents on Transport and Tourism, Montenegro is positioned as a air traffic destination whose success in the tourism market is conditioned by the willingness and ability of the holder of the tourist and transport policy pursuant to the challenges of today's approaches to planning and precisely define the development goals and courses of action. Based on the above and

due recognition of the economic crisis as the challenges that face our country emphasized the need to analyze the effects of the global economic crisis on the performance of air traffic and future development of tourism in Montenegro.

With the intention of the comprehensive observation of the current situation, this paper will present quantitative data from the previous period with the development of air traffic forecasts, organized under the development of Montenegrin tourism. In this way we want the consequences of the global economic crisis displayed as a serious threat to the development of air traffic and tourism in Montenegro, with the ultimate aim of highlighting the importance of establishing high-quality air traffic as part of an integrated approach to tourism development of our country that can achieve a certain degree of resistance to contemporary challenges.

Keywords: Tourism development, Air traffic, Economic crisis

TIMS Acta (2012) 6, 29-42

Uvod

Globalna ekonomska kriza je zbog karaktera i posebno zbog efekata koji su se odrazili gotovo na sve sfere društvenog života obrađivana sa svih aspekata,¹ međutim, na primjeru Crne Gore možemo reći da nijesmo prepoznali spremnost za sagledavanjem posledica koje se mogu odraziti na odvijanje avio saobraćaja, zbog čega ćemo nastojati da u ovom radu istraživanje sprovedemo sa ciljem dobijanja saznanja o stepenu uticaja ekonomske krize na ovaj vid saobraćaja i razvoj turizma uopšte. Mišljenja smo da opravdanost navedenog istraživanja počiva upravo u saznanju da je avio saobraćaj jedan od osnovnih elemenata turizma, koji je prepoznat kao djelatnost koja je od vitalnog značaja za razvoj Crne Gore, što pred nama postavlja izazov za realnim sagledavanjem svih promjena koje se u većoj ili manjoj mjeri mogu odraziti na avio industriju i razvoj turističke djelatnosti. Samo na takav način možemo doći do adekvatnih parametara koji su neophodni za efikasno planiranje, organizovanje, vođenje i kontrolu procesa u turizmu.

Metodologija

Pristup i metodologija izrade rada temelji se na analizi podataka dobijenih iz primarnih i sekundarnih izvora. Polazeći od opštih saznanja o pojmovima avio saobraćaj i turizam, metodom dedukcije ćemo nastojati da izvedemo pojedinačna saznanja. Putem statističke metode izvršit ćemo obradu prikupljenih podataka, u cilju dobijanja kvantitativnih pokazatelja, nakon čije analize ćemo pokušati da izvedemo opšte zaključke o stepenu razvoja i ulozi avio saobraćaja u turističkoj industriji Crne Gore. Komparativnom metodom pokazaćemo u kojoj mjeri su se efekti ekonomske krize odrazili na avio saobraćaj, kako bi izveli zaključke o uticaju identifikovanih posledica na razvoj turizma Crne Gore.

Prepoznati pravci razvoja avio saobraćaja Crne Gore

Pozicioniranje Crne Gore kao avio destinacije na turističkom tržištu zahtijevalo je ozbiljan pristup prilikom definisanja adekvatnih pravaca razvoja avio saobraćaja od strane nosioca saobraćajne i turističke politike. Osnovni pravac politike razvoja saobraćaja Crne Gore prema savremenim strategijama Evropske unije i potrebama privrednog razvoja zemlje bio bi

usmjeren na brži protok roba i ljudi unutar zemlje, kao i sa zemljama u okruženju.² U tom smislu, učinjeni su brojni napori koji su rezultirali poboljšanju saradnje između nacionalnih administracija i carinskih organa sa susjednim zemljama, kako bi se pojednostavila granična kontrola i vizni režimi, takođe, smanjili porezi i takse između zemalja regiona.

Kada je razvoj avio saobraćaja Crne Gore u pitanju, kao krajnje ciljeve izdvajamo:²

- ✓ *Liberalizacija avio tržišta*
- ✓ *Implementacije politike "Open Sky"*
- ✓ *Modernizacija primarnih aerodroma*
- ✓ *Izgradnja sekundarnih aerodroma*

Realizacija prethodno navedenih ciljeva i plan o priključenju Evropskoj uniji do 2020. godine podrazumijeva političku stabilnost i privredni razvoj Crne Gore, takođe i primjenu osnovnih parametara dugoročne strategije razvoja turizma,³ koji su usmjereni ka pozicioniranju Crne Gore kao cjelogodišnje turističke destinacije.

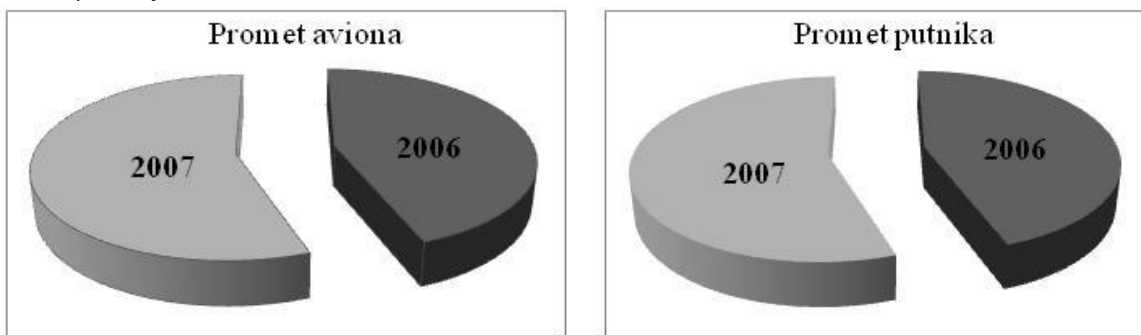
Kao osnovni pravci avio saobraćaja koji će obezbijediti uspostavljanje adekvatne dostupnosti i konkurentsku poziciju Crne Gore na turističkom tržištu prepoznati su:⁴

- *Savremeni razvoj avio industrije*
- *Ekonomičnost aerodromske mreže*
- *Ekološki prihvatljiv aerodromski sistem*

- *Bezbjednost, kvalitet i standard usluga*

Performanse kapaciteta avio saobraćaja Crne Gore

Avio saobraćaj Crne Gore odvija se na aerodromima u Podgorici i Tivtu, koji su prepoznati kao kompleksni objekti od primarnog značaja za saobraćajni sistem Crne Gore, zbog čega je njihov razvoj usmjeren ka zadovoljenju prognozirane potražnje uz pružanje visokog nivoa usluga sa naglaskom na atraktivnost i međunarodni karakter aerodroma u Podgorici kao kapiji glavnog grada i sjedištu nacionalnog avio prevoznika, i regionalni karakter aerodroma u Tivtu osposobljenog za pružanje turističkih i čarter usluga. Sa aspekta dugoročnog planiranja, razvoj primarnih aerodroma je definisan Master planom pripremljenim 2003. godine za potrebe JP Aerodromi Crne Gore od strane konsultantske kuće Barents Group of Bearing Point, koja je na osnovu utvrđenih dugoročnih ciljeva avio saobraćaja predvidjela fazni razvoj i modernizaciju kapaciteta aerodroma. Kao rezultat uspješne realizacije I faze aktivnosti 2006. godine je otvorena nova terminalna zgrada na aerodromu u Podgorici i modernizovan aerodrom u Tivtu, što se odrazilo na povećan obim prometa kao i na smanjenu gužvu koja je karakterisala aerodrome Crne Gore, posebno u toku ljetnjih mjeseci.



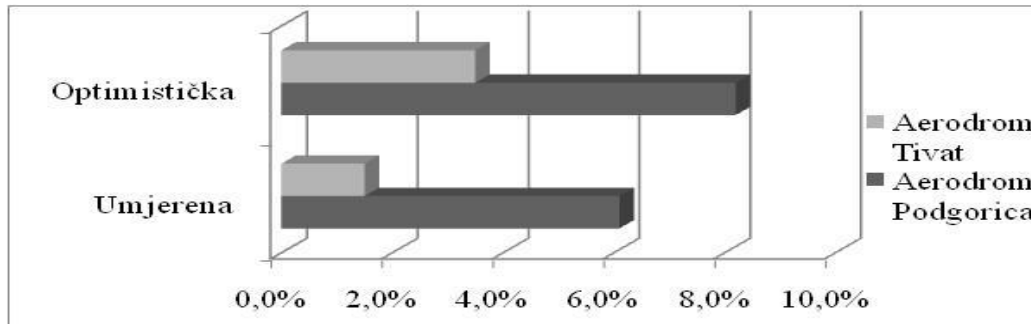
Grafički prikaz 1. Uporedni prikaz prometa aviona i putnika 2007/2006⁵

Grafički prikaz 1. odslikava povećan obim prometa na aerodromima Crne Gore u 2007. godini, koji se

ogleda u zabilježenom rastu broja rotacija 1840 aviona u odnosu na 2006. godinu kada je u Crnogorskom avio saobraćaju učestvovalo 7156

aviona, takođe i u porastu broja prevezenih putnika za gotovo 201 hiljadu u odnosu na 833 hiljade putnika prevezenih prethodne godine,⁵ što ističe značaj izgradnje i modernizacije aerodroma koji su obezbijedili povećanje kapaciteta i uslove za uspostavljanje savremenog transporta na

aerodromima Crne Gore. Pod pretpostavkom da je dinamika budućeg razvoja aerodroma uslovljena stepenom potražnje za uslugama avio prevoza, neophodno je istaći potrebu kontinuiranog istraživanja tržišta na osnovu kojeg se definiše dugoročna prognoza rasta putničkog saobraćaja.



Grafički prikaz 2. Prognoza rasta putničkog saobraćaja do 2023. godine⁴

Prema Grafičkom prikazu 2. prognozirani rast putničkog saobraćaja u Crnoj Gori predstavljen je kroz umjerenu i optimističku prognozu, kako bi se umanjile greške koje su karakteristične za dugoročne planove. Shodno navedenim prognozama, planirano je povećanje kapaciteta do 2023. godine, sa sadašnjih 800 hiljada na 1.400 hiljada putnika godišnje na aerodromu u Podgorici, dok je za aerodrom u Tivtu planirano povećanje kapaciteta sa sadašnjih 500 hiljada na 800 hiljada putnika godišnje.⁴ Polazeći od pretpostavke da su sadašnje lokacije aerodroma u Podgorici i Tivtu definisane kao trajne, postavljaju se pitanja povećanja teritorije aerodroma i rezervacije zemljišta na kojima je planirana izgradnja pratećih kapaciteta, kao što su: biznis i slobodna carinska zona, industrijski djelovi aerodroma namijenjeni održavanju letjelica, i drugi.

Možemo zaključiti da očekivani rast putničkog saobraćaja na aerodromima Crne Gore zahtijeva značajna investiciona ulaganja koja će obezbijediti adekvatan promet kako putnika tako i roba, zbog čega je neophodna podrška i usklađenost planskih

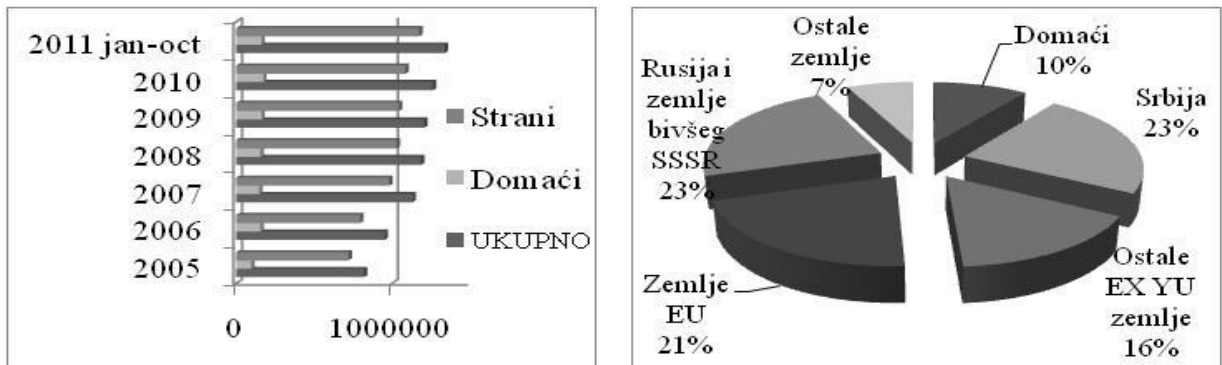
dokumenata koja će obezbijediti **bezbjedno** korišćenje zemljišta i održavanje kapaciteta kao i kontrolu niza efekata koje prouzrokuju aerodromi i odvijanje avio saobraćaja.

Korelacija razvoja avio saobraćaja i turizma Crne Gore

Dinamičan razvoj avio saobraćaja u drugoj polovini prošlog vijeka karakterisao se stopom rasta od gotovo 10% usled čega je uslijedila dominantna uloga u svjetskom saobraćajnom sistemu i istaknut značaj ovog vida saobraćaja, kao pokretačke snage razvoja međunarodnog turizma.⁶ Takođe, ekspanzivan razvoj turizma zasnovan na potrebama savremenih turista za novim, dalekim destinacijama i brzim ali udobnim putovanjem, obezbijedio je povećanu potražnju za uslugama avio prevoza. Posmatrano na ovaj način prepoznali smo korelaciju koja se odlikuje visokim stepenom međudjelovanja razvoja avio saobraćaja i turizma.

Na primjeru Crne Gore korelaciju avio saobraćaja i turizma možemo posmatrati preko

pokazatelja o ostvarenim dolascima prema kategorijama i regionima turista.



Grafčki prikaz 3. Pregled ostvarenih dolazaka prema kategorijama i regionima turista⁵

Posmatrano prema kategorijama turista, Grafčki prikaz 3. ukazuje na visoko učešće stranih turista u odnosu na ukupan broj realizovanih turističkih dolazaka u Crnu Goru za period od 2005. do 2011. godine, dok je posmatrano prema regionima evidentno pojačano učešće turista iz zemalja EU i Rusije u ukupnim dolascima turista ostvarenim 2010. godine.⁵ Navedena turistička kretanja imala su direktan uticaj na porast tražnje za uslugama avio prevoza zbog čega je poslednjih godina uveden veći broj direktnih letova sa crnogorskih aerodroma prema vodećim evropskim aerodromskim lukama i povećan je broj letova koji Crnu Goru povezuju sa emitivnim turističkim tržištima. Potrebno je naglasiti da prognoze svjetske turističke organizacije o turističkim kretanjima balkanskih zemalja do 2020. godine,⁸ kao dijela prognoze razvoja turizma širom svijeta, govore u prilog korelacije avio saobraćaja i turizma i ističu turizam kao djelatnost koja će doprinijeti porastu potražnje za uslugama avio prevoza u Crnoj Gori. Takođe, ističemo činjenicu da je adekvatna dostupnost i razvoj turizma Crne Gore u velikoj mjeri uslovljen sadržajem i kvalitetom pruženih avio usluga, odnosno, ponuđenim potrebnim kapacitetom i rasporedom letova po konkurentnim cijenama.

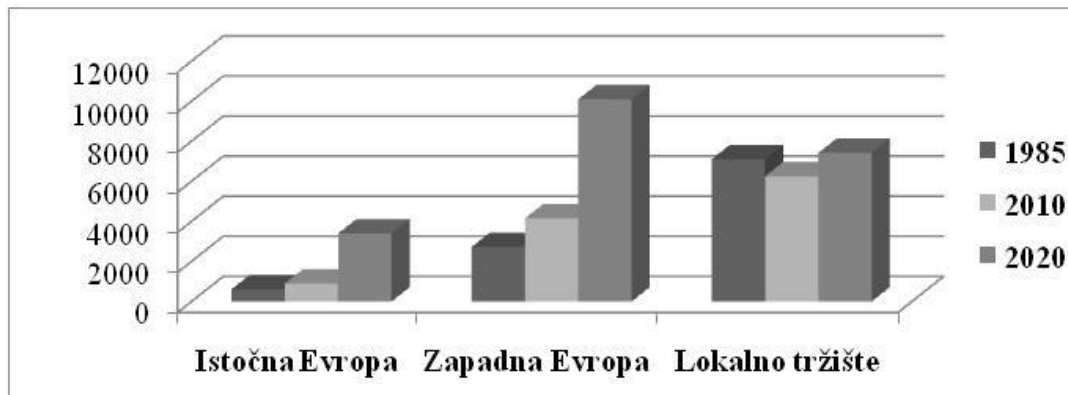
Posmatrano na ovaj način, značaj avio saobraćaja u užem smislu prepoznat je u funkcionalnoj povezanosti sa korisnicima usluga avio prevoza, dok se u širem smislu značaj avio saobraćaja ogleda u uspostavljanju neophodne povezanosti Crne Gore sa turističkim tržištem. Možemo konstatovati da shodno prepoznatoj korelaciji razvoja avio saobraćaja i turizma, dugoročna dokumenta Crne Gore govore u prilog isticanja značaja usaglašenog planiranja i realizacije projekata definisanih od strane nosioca saobraćajne i turističke politike, zasnovanih na prognozama o očekivanom broju turista, potrebnom broju avio linija i avio prevoznika koji će Crnoj Gori obezbijediti savremen avio saobraćaj organizovan u funkciji razvoja turizma.

Prognoze i perspektiva avio saobraćaja u funkciji razvoja turizma Crne Gore

Prema prognozama do 2020. godine primarni aerodromi Crne Gore treba da opsluže 2,5 miliona putnika uz očekivanu stopu rasta putničkog prometa za 19,6%.⁴ Navedene prognoze rezultat su sagledavanja kako očekivanih kretanja na međunarodnom transportnom tržištu, tako i predviđenih turističkih kretanja u Crnoj Gori.

Referentne prognoze za sektor putovanja i turizma Crne Gore, koje su obradili WTTC i Oxford Economics, u narednoj deceniji predviđaju rast ukupne turističke tražnje po godišnjoj stopi od 8,6%. Prema predviđanjima sadržanim u dugoročnom planu razvoja turizma Crne Gore do 2020. godine, očekuje se realizovanje 25 miliona noćenja i povećano učešće stranih gostiju za 65%, što će svakako uticati na povećanu potražnju za uslugama avio prevoza.³ Polazeći od činjenice da na rast avio prevoza znatno utiče ekonomska pozicija turista,⁸ možemo očekivati

da će za vrijeme godišnjih odmora čarter linije imati veći udio u turističkim dolascima Crne Gore, dok se shodno visokom životnom standardu od turista iz zapadne Evrope može očekivati pojačano učešće na redovnim avio linijama. U prilog navedenim očekivanjima ističemo prognoze koje do 2020. godine predviđaju rast broja turista iz istočne Evrope za 15% u odnosu na očekivani rast od 25% za turiste iz Zapadne Evrope.⁵



Grafički prikaz 4. Pregled broja putnika avio saobraćaja prema regionima (u hilj.)⁵

Grafički prikaz 4. sadrži uporedni pregled prevezenih putnika i očekivani rast broja putnika avio saobraćaja prema regionima do 2020. godine, u odnosu na baznu 1985. godinu kada je turistički razvoj Crne Gore dosegao rezultate koji se zbog političke nestabilnosti u zemlji i regionu nijesu ponovili čak i decenijama kasnije. Pokazatelji sadržani u prikazu upućuju na primjetan rast putnika iz zapadne Evrope kao i povećano učešće lokalnog tržišta po svim parametrima u odnosu na putnike istočne Evrope, ali je takođe evidentna očekivana niska stopa rasta lokalnog tržišta do 2020. godine. Na osnovu navedenog, možemo konstatovati da je prognozirani brzi rast međunarodnog i regionalnog avio saobraćaja u odnosu na domaći, prema našem mišljenju,

zasnovan na prepoznavanju low cost kompanija kao specifičnog i veoma aktuelnog oblika avio saobraćaja koji će biti sve više zastupljen narednih godina. Shodno prognozama, dugoročni razvoj aerodroma Crne Gore zasnovan je na dva scenarija:⁴

- *Bazni scenario* - sadrži očekivani rast broja putnika od 6,5% godišnje u vremenskom periodu do 2013. godine i 4,5% godišnje za period od 2013. do 2023. godine;
- *Optimistički scenario* – sadrži očekivani rast od 8,5% do 2013. godine i rast od 6,5% u razdoblju od 2013. do 2023. godine.

Na osnovu prognoza predstavljenih kroz bazni i optimistički scenario, možemo zaključiti da je razvoj

avio saobraćaja Crne Gore zasnovan na sledećim osnovnim pretpostavkama:⁴

- ✓ Na oba aerodroma se očekuje povećano učešće međunarodnih putnika
- ✓ Na oba aerodroma se očekuju visoke stope rasta u putničkom saobraćaju
- ✓ Na oba aerodroma se očekuje rast prometa robnog saobraćaja
- ✓ Očekuje se učešće aerodroma u Podgorici od 70% u ukupnom vazдушnom saobraćaju Crne Gore
- ✓ Očekuje se rast broja putnika po letu, sa naznakom na primarnu ulogu čarter letova na aerodromu Tivat

Navedene pretpostavke govore u prilog uspostavljanja stabilnog, šire integrisanog i ekonomski stimulativnog avio saobraćaja koji će obezbijediti kvalitetno povezivanje naše zemlje sa zemljama u regionu i šire. Takođe, pozicija aerodroma u Podgorici i Tivtu shodno maloj površini naše zemlje i mogućnostima njihovog povezivanja sa sjevernim dijelom zemlje i planinskim centrima, kada je riječ o aerodromu u Podgorici, i povezivanja za turističkim kupališnim centrima na jugu zemlje, kada je riječ o aerodromu Tivat, predstavljaju izvanredan preduslov za uspostavljanje avio saobraćaja organizovanog u funkciji dugoročnog razvoja turizma Crne Gore.

Kvantitativni pokazatelji odvijanja avio saobraćaja Crne Gore u uslovima svjetske recesije

Nestabilan karakter ekonomije na svjetskom nivou nastao kao rezultat finansijske krize i rasta cijena sirovina i nafte prouzrokovao je smanjenje ekonomske i industrijske aktivnosti, takođe i pad broja međunarodnih kretanja turista, što se svakako odrazilo i na fizičke pokazatelje avio industrije, posebno u drugoj polovini 2008. godine.⁹

Ukupni međunarodni dolasci u 2008. godini iznosili su 924 miliona turista, što je za 16 miliona više u odnosu na 2007. godinu, čime je zabilježen rast od 2% koji

možemo posmatrati kao nastavak trenda rasta međunarodnih dolazaka koji je pratio međunarodna turistička kretanja poslednjih decenija, sve do druge polovine 2008. godine od kada se bilježi konstantan pad međunarodnih kretanja.¹⁰

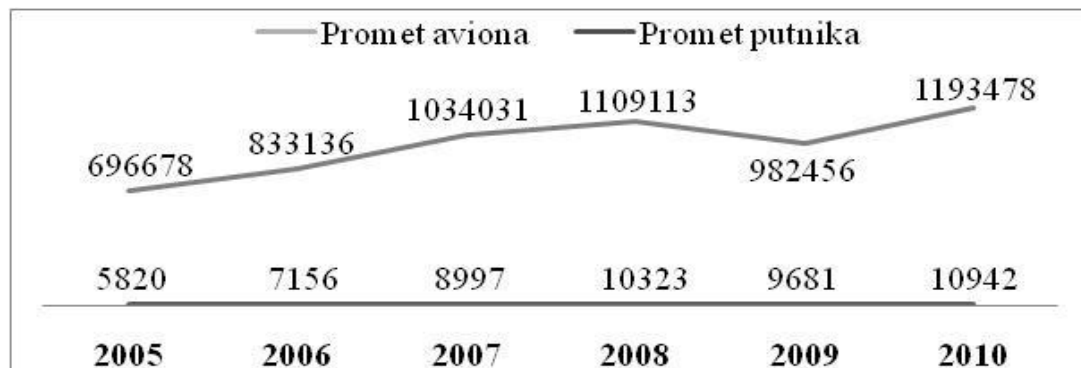
Prekid dugogodišnjeg trenda rasta zabilježen je i kod avio saobraćaja, gdje je prema podacima međunarodnog vijeća aerodroma (ACI), na Evropskom nivou promet putnika u 2008. godini u odnosu na 2007. godinu iznosio - 0,2% dok je promet aviona iznosio - 0,7%. Podaci iz februara 2009. godine prema istraživanjima sprovedenim od strane međunarodne asocijacije turističkih agencija (IATA), takođe ukazuju na pad međunarodnog prometa putnika na aerodromima u iznosu od - 3,2% u odnosu na isti period prethodne godine, sa zabilježenom redukcijom kapaciteta visine 5,9% od strane avio kompanija. Kao posledica produbljanja globalne ekonomske krize i zabilježenog rasta cijene barela nafte (Brent oil) koji direktno utiče na povećanje troškova avio kompanija, a zasnovano na prethodno navedenim rezultatima istraživanja, IATA je u 2009. godini zabilježila gubitak u avio industriji od 4.7 biliona USD.

Kada je riječ o Crnoj Gori, na oba aerodroma u 2008. godini opsluženo je 10.323 aviona i 1.109.113 putnika, što predstavlja uvećanje od gotovo 13% kod prometa aviona i 7% kod prometa putnika u odnosu na 2007. godinu.⁴ Zasnovano na prethodno navedenim pokazateljima možemo konstatovati da se rast prometa aviona i putnika na aerodromima Crne Gore u 2008. godini znatno razlikuje od pada prometa koji je zabilježila avio industrija na svjetskom nivou, što prema našem mišljenju ističe potrebu za detaljnom analizom pokazatelja prometa na aerodromima koja će nam pomoći da sagledamo stepen uticaja globalne ekonomske krize na odvijanje avio saobraćaja u Crnoj Gori.

Uticaj ekonomske krize na turističke pokazatelje i promet aerodroma Crne Gore

Relevantni podaci iz 2007. i 2008. godine govore u prilog uspješnog odvijanja turističke djelatnosti i zabilježenog rasta prometa na aerodromima Crne Gore,⁵ međutim, svakako je potrebno ukazati na posledice ekonomske krize koje su se počele odražavati već od novembra 2008. godine, kada je na aerodromima zabilježen pad prometa od -1,1% zatim, u decembru pad prometa koji je iznosio - 9%, dok je za januar i februar 2009. godine pad prometa na crnogorskim aerodromima dostigao -14%.

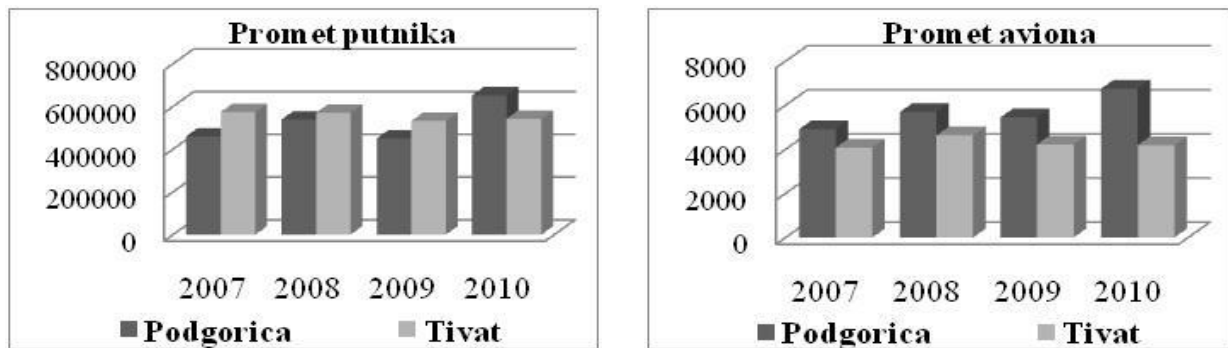
Kada su pokazatelji odvijanja turističke djelatnosti u pitanju, možemo konstatovati da je u 2007. godini Crnu Goru posjetilo za 20% više turista u odnosu na 2006. godinu, dok je u 2008. godini ostvaren porast broja turista od 4% i porast broja noćenja od 5% u odnosu na 2007. godinu.⁵ Iz prethodno navedenog možemo konstatovati da su posledice globalne ekonomske krize posebno od kraja 2008. godine evidentne kako u avio industriji tako i u turističkoj djelatnosti Crne Gore.



Grafički prikaz 5. Godišnji presjek prometa aviona i putnika na aerodromima⁵

Grafički prikaz 5. sadrži godišnji presjek prometa na aerodromima Crne Gore gdje se jasno ističe 2009. kao godina u kojoj je prekinut trend rasta i zabilježen pad prometa aviona za 6,6% i pad od gotovo 12,9% kada je u pitanju promet putnika na aerodromima Crne Gore, što nas upućuje na saznanje o stepenu uticaja globalne ekonomske krize na odvijanje avio saobraćaja. Takođe je evidentan rast prometa 2010. godine u odnosu na prethodnu godinu za 13% kod prometa aviona i gotovo 21,5% kod prometa putnika, dok je zabilježeni rast iste godine u odnosu na 2008. godinu iznosio 6% kod prometa aviona i 7,6% kod prometa putnika. Navedeni pokazatelji govore nam u prilog određenog

stepena otpornosti avio industrije prema činiocima ekonomske krize, koja je prema našem mišljenju podržana potrebom za turističkim putovanjem prepoznatim kao fundamentalnim elementom čovjekovog fizičkog i psihičkog zdravlja.

Grafički prikaz 6. Uporedni prikaz prometa aviona i putnika na aerodromima⁶

Podaci sadržani u Grafičkom prikazu 6. prikazani su sa namjerom sagledavanja stepena uticaja ekonomske krize na promet aerodroma u Podgorici i Tivtu. Analizom uporednih pokazatelja, evidentno je povećano učešće aerodroma u Tivtu kod prometa putnika uz niže učešće prometa aviona, što nas upućuje na zaključak o boljoj popunjenosti kapaciteta koju možemo opravdati pojačanom potražnjom i većem broju putnika u toku turističke sezone. Takođe je primjetan pad prometa aviona i putnika na oba aerodroma 2009. godine: na aerodromu u Podgorici zabilježen je pad prometa aviona od gotovo 4,4%, dok je pad prometa na aerodromu u Tivtu iznosio 9,6%; takođe zabilježen pad prometa putnika na aerodromu u Podgorici je iznosio 19,5%, dok je na aerodromu u Tivtu zabilježen pad prometa putnika u iznosu od 7,2%.

Navedeni pokazatelji još jednom naglašavaju potrebu praćenja i značaj analize uticaja kojim je ekonomska kriza obilježila odvijanje avio saobraćaja Crne Gore 2009. godine.

U 2010. godini aerodrom u Podgorici je zabilježio rast prometa putnika od 44,6% u odnosu na prethodnu godinu ili rast od 21% u odnosu na 2008. godinu, dok su stope rasta kod prometa aviona iznosile 23,8% u odnosu na 2009. godinu i 18,6% u odnosu na 2008. godinu. Aerodrom u Tivtu je 2010. godine ostvario rast prometa putnika od 1,82% i pad prometa aviona od 0,9% u odnosu na prethodnu

godinu, dok je posmatrano u odnosu na 2008. godinu ovaj aerodrom zabilježio pad prometa putnika od 5,3% i pad prometa aviona za 10,5%.⁴

Primjetan rast prometa aviona i putnika na aerodromu u Podgorici 2010. godine, rezultat je prema našem mišljenju politike nacionalnog avio prevoznika Montenegro Airlines koji je nakon zabilježenog pada prometa 2009. godine prepoznao potrebu ka usmjerenosti naše zemlje prema novim emitivnim tržištima i uveo direktne letove za Kopenhagen, Niš i Moskvu. Pad prometa zabilježen na aerodromu u Tivtu 2009. i 2010. godine, svakako je rezultat smanjene potražnje za turističkim putovanjima i uslugama avio prevoza uzrokovane globalnim ekonomskim nestabilnostima.

Sprovedena istraživanja pomogla su nam da prepoznavanje ekonomske krize kao problema čije se posledice u većoj ili manjoj mjeri odražavaju na odvijanje avio saobraćaja i turističku djelatnost u Crnoj Gori, predstavlja osnovni korak u definisanju modaliteta za prevazilaženje potencijalnih efekata koje ekonomska kriza može reflektovati na razvoj avio saobraćaja i turističku privredu zemlje. Prema navedenom, nosiocima saobraćajne i turističke politike u Crnoj Gori predstoji definisanje efikasnog pravca djelovanja zasnovanog na blagovremenom prikupljanju relevantnih podataka uz neophodnu povezanost svih subjekata, takođe, kontinuirano praćenje i analiza promjena avio i turističkog tržišta,

kao mjera koje bi mogle u određenoj mjeri ublažiti posledice globalne ekonomske krize.

Ekonomska kriza posmatrana kao izazov – opasnosti i šanse

Svjetski turizam se prema istraživanjima WTO-a već od druge polovine 2008. godine suočio sa usporenim rastom ukupnih međunarodnih dolazaka, koji je iznosio nepunih 2% u odnosu na rast od 3% koji je obilježio prvih sedam mjeseci iste godine. Istraživanja su takođe pokazala da je u 2009. godini sa ukupno ostvarenih 877 miliona dolazaka, međunarodni turizam zabilježio pad od gotovo 4% koji je nakon više decenija visoke stope rasta uzdrmao svjetsko turističko tržište.¹¹ Navedeni pokazatelji svakako su rezultat smanjene potražnje za putovanjima koju možemo posmatrati kao jednu od posledica globalne ekonomske krize sa kojom se suočila turistička industrija.

Prema našem mišljenju, globalnu ekonomsku krizu treba posmatrati kao izazov sastavljen kako od opasnosti tako i brojnih šansi koje usled blagovremenog prilagođavanja savremenim uslovima poslovanja nude mogućnost relativno brzog saniranja posledica koje karakterišu poslovanje u uslovima svjetske recesije.

➤ *Globalna ekonomska kriza posmatrana kao opasnost*

Opasnost globalne ekonomske krize prepoznajemo u smanjenoj potražnji za turističkim putovanjima koja povlači za sobom niži stepen popunjenosti hotelskih kapaciteta i kapaciteta avio prevoza, što se konačno negativno odražava na priliv finansijskih sredstava.

U Crnoj Gori, već u maju 2009. godine zabilježen je pad broja turista u predsezoni od 2% u odnosu na prethodnu godinu,⁵ što je najavilo pad broja turista i u postsezoni, usled kojih je uslijedio pad prometa u avio saobraćaju i slaba popunjenost hotelskih kapaciteta koja je dodatno produbila problem redovnog vraćanja kredita kojima se u proteklim godinama nastojao obezbijediti viši kvalitet smještajnih kapaciteta i ukupne turističke ponude.

Takođe, poput vodećih avio kompanija i Nacionalna avio kompanija Montenegro Airlines se suočila sa slabom popunjenošću kapaciteta letjelica koje su saobraćale prema pojedinim Evropskim destinacijama, što je rezultiralo smanjenju tzv. rotacija ili čak ukidanju pojedinih letova, kao na primjeru ukinute linije za Milano. Na ovaj način, Crna Gora se suočila sa problemom nedostatka finansijskih sredstava neophodnih za realizaciju definisanih planova koji su podrazumijevali izgradnju infrastrukture i modernizaciju kapaciteta neophodnih za uspostavljanje kvalitetnog avio saobraćaja organizovanog u funkciji razvoja turizma.

Na osnovu navedenog možemo konstatovati da posmatranje ekonomske krize kao opasnosti potencira značaj iznalaženja efikasnih mjera i rešenja koja će obezbijediti adekvatnu cjenovnu politiku i saobraćajnu povezanost koja je neophodna za razvoj jedne turističke destinacije.

➤ *Globalna ekonomska kriza posmatrana kao šansa*
Dugogodišnja praksa samostalnog nastupa i rješavanja nastalih problema konačno je u velikoj mjeri prevaziđena zahvaljujući prepoznatoj ozbiljnosti situacije i problema koje prate razvoj turističke djelatnosti u uslovima svjetske recesije.¹² Mišljenja smo da se posmatranje globalne ekonomske krize kao šanse turističke djelatnosti ogleda u zajedničkim naporima svih subjekata koji će biti usmjereni ka kreiranju integralnog turističkog proizvoda čije plasiranje na turističkom tržištu može doprinijeti ublažavanju posledica ekonomske krize. Navodimo primjer uspostavljenog dogovora između udruženja hotelijera i Nacionalne avio kompanije Montenegro Airlines o uspostavljanju vikend linija za pojedine Evropske gradove uz korigovane cijene avio prevoza kako bi Crna Gora prema tržištima tih gradova nastupila sa konkurentnom cijenom paket aranžmana, što se svakako već u prvim mjesecima pokazalo kao

dobar primjer koji je rezultirao boljoj popunjenosti avio i hotelskih kapaciteta.¹³

Pored navedenog, šansu smo prepoznali i u usmjeravanju finansijskih rezervi za stvaranje novih vrijednosti, čiji bi prioritet bio definisan prema redosledu utvrđenom na osnovu zajedničkog dogovora svih učesnika i nosioca turističke politike u Crnoj Gori.

Nadalje, svakako ostajemo pri tvrdnji da putovanja ne možemo tretirati kao luksuz, već kao sastavni dio i potrebu svakog pojedinca kojom se uspostavlja fizička i psihička ravnoteža ličnosti, usled čega prepoznamo određeni stepen otpornosti turizma na prisutna ekonomska dešavanja u svijetu što nas navodi na zaključak da će upravo turizam odigrati značajnu ulogu u oporavku svjetske ekonomije nakon završetka ekonomske krize.

Predlog mjera i aktivnosti za ublažavanje posledica ekonomske krize

Sprovedeno istraživanje i dugogodišnje iskustvo u radu sa nosiocima turističke i avio industrije, poslužilo nam je kao podloga prilikom osmišljavanja mjera i aktivnosti koje prema našem mišljenju mogu ublažiti posledice ekonomske krize i obezbijediti dugoročan razvoj turističke djelatnosti u Crnoj Gori. Prvenstveno bi istakli namjeru Crne Gore kao turističke destinacije za osvajanjem konkurentne pozicije na turističkom tržištu, shodno kojoj proizilazi potreba za primjenom dobro osmišljenih funkcionalnih metoda i niza instrumenta koje će doprinijeti realnom sagledavanju trenutne pozicije i definisanju strategije nastupa Crne Gore u promjenljivim uslovima karakterističnim za današnje turističko tržište.

U tom smislu, izdvajamo sledeće mjere:

- ✓ *Kontinuirano praćenje i analiza kretanja na turističkom tržištu*
- ✓ *Saradnja resora u donošenju i implementaciji razvojnih dokumenata*
- ✓ *Selekcija razvojnih prioriteta u turizmu*
- ✓ *Realizovanje prioriteta razvojnih ciljeva turizma*

- ✓ *Intenziviranje saradnje između relevantnih institucija vlasti, privatnog sektora i javnosti*

- ✓ *Kreiranje i plasiranje integralnog turističkog proizvoda*

Predlog mjera koje se odnose na razvoj avio saobraćaja Crne Gore zasnovali smo na sistemskoj teoriji koja turizam posmatra kao sistem, a avio saobraćaj kao podsistem turističkog sistema, što nas je navelo na zaključak da i avio saobraćaj kao podsistem ima svoje zakonitosti i pravila ponašanja prema kojima smo oblikovali sledeće aktivnosti:

- ✓ *Istraživanje avio tržišta sa ciljem dobijanja blagovremenih i kvalitetnih informacija*

- ✓ *Utvrđivanje strategije kojom će se zadovoljiti tražnja na avio tržištu*

- ✓ *Formiranje savremenog, kvalitetnog i bezbjednog avio saobraćaja*

- ✓ *Realno upoznavanje i ocjena potrebe za izgradnjom i modernizacijom aerodroma*

- ✓ *Obezbijediti pristup low cost prevoznicima, u cilju poboljšanja dostupnosti*

- ✓ *Omogućiti razvoj helikopterskog saobraćaja i sportske avijacije, kao dijela obogaćene turističke punude*

- ✓ *Povezanost svih saobraćajnih sektora i implementacija sistema evidencije, kao dijela kvalitetne turističke usluge*

Željeli bi da naglasimo da su predložene mjere i aktivnosti zasnovane na pretpostavkama koje se odnose na političku stabilnost u našoj zemlji i regionu, planovima o priključenju Evropskoj uniji do 2020. godine i kontinuiranom razvoju crnogorske ekonomije. Posmatrano na ovaj način središte predloženih mjera i aktivnosti bi bilo usmjereno na razumijevanje tržišnih zahtjeva i obezbjeđenje efikasnog i kvalitetnog avio saobraćaja, zasnovanog na principu multimodalnosti i organizovanog u funkciji integralnog pristupa razvoju turizma Crne Gore.

Kvalitet avio saobraćaja u funkciji integralnog pristupa razvoju turizma

Protekle decenije svjedoče težnji većine zemalja u svijetu ka formiranju razvijene mreže aerodroma i uspostavljanja velikog broja avio linija koje su zahtijevale neophodnu infrastrukturu i opremu potrebnu za efikasno povezivanje svjetskih vazdušnih luka.¹⁴

Kada je Crna Gora u pitanju, dosadašnji razvoj avio saobraćaja bio je takođe usmjeren ka uspostavljanju mreže aerodroma i avio linija koje će obezbijediti adekvatnu dostupnost, međutim, mišljenja smo da bi budući razvoj ovog vida saobraćaja trebao da bude zasnovan na analizi svih faktora, kako onih koji mogu uticati na njegov dalji razvoj tako i onih koje avio saobraćaj svojim razvojem može prouzrokovati. Ovdje prvenstveno mislimo na blagovremeno prepoznavanje faktora koji karakterišu savremeno avio tržište, a koji u znatnoj mjeri mogu uticati na kvalitet avio saobraćaja Crne Gore.

Prema našem mišljenju, kvalitet avio saobraćaja Crne Gore uslovljen je uspostavljenim stepenom razvoja aerodroma, kvalitetom i stepenom organizovanosti kao i odnosom naše Nacionalne avio kompanije Montenegro Airlines prema trendovima u okruženju, što podrazumijeva kontinuirano ispitivanje i prilagođavanje elemenata kvaliteta ovog vida saobraćaja prema zahtjevima turističkog i avio tržišta. Zasnovano na tome, mišljenja smo da preokupacija nosioca razvoja vazdušne politike treba da bude usmjerena ka pronalaženju sklada između ostvarivanja ekonomskih i ekoloških ciljeva razvoja, koja se može postići jedino uspostavljanjem harmonije između želja, interesa i potreba putnika na jednoj strani, i pažljivog planiranja razvoja avio saobraćaja prema usvojenim standardima i ciljevima turističkog razvoja Crne Gore. Na ovaj način, Crna Gora bi dobila savremen, efikasan i bezbjedan avio saobraćaj koji će se odlikovati kvalitetom usluga i koji će biti organizovan u skladu sa principima integralnog pristupa razvoju turizma.

Prema našem shvatanju integralni pristup razvoju turizma usmjeren je ka kreiranju odnosa koji će “*duh*” zajedničkog nastupa razvijati u cjelokupnom sektoru turizma gdje bi doprinos avio saobraćaja bio prepoznat u sledećem:

- *isticanju značaja važnosti putnika,*
- *isticanju značaja neposrednog kontakta sa putnicima,*
- *isticanju značaja minimiziranja nezadovoljstva putnika.*

Potrebno je naglasiti da je naše insistiranje na uspostavljanju kvalitetnog avio saobraćaja rezultat prepoznavanja Crne Gore kao turističke destinacije čiji je stepen razvoja u direktnoj zavisnosti od postignutog stepena razvoja i uspostavljenog kvaliteta svih činioca, što predstavlja složen ali nužan proces koji će doprinijeti realizaciji planiranih ekonomskih efekata i konkurentskoj poziciji Crne Gore na turističkom tržištu.

Zaključak

Zaključno razmatranje počinjemo konstatacijom da je kraj prve dekade trećeg milenijuma obilježen globalnom ekonomskom krizom, koja je pored negativnog učinka na svjetsku ekonomiju uzrokovala i prekid dugogodišnjeg rasta međunarodnog turizma i pad prometa svjetskog avio tržišta.

Zatečena u vrtlogu nestabilnog okruženja Crna Gora je takođe zabilježila pad turističkog prometa i prometa u avio saobraćaju, dakako sa malim zakašnjenjem u odnosu na svjetske turističke centre, ali sa istim konačnim problemom iznalaženja rešenja za prevazilaženje posledica postojeće ekonomske krize. Kao odgovor na očigledan problem koji je poprimio globalne razmjere, pristupili smo analizi promjena na turističkom i avio tržištu sa krajnjim ciljem iznalaženja rešenja koje će obezbijediti uspostavljanje kvalitetnog avio saobraćaja organizovanog kao dijela integralnog turističkog proizvoda Crne Gore. Na osnovu navedenog možemo konstatovati da smo shvatanjem turističkih putovanja kao potrebe neophodne za čovjekovo fizičko i

duševno zdravlje, prepoznali određeni stepen otpornosti turizma prema nastalim promjenama i identifikovali težnju savremenog turista za bližim, kraćim i jeftinijem putovanjima. U tom smislu, šansu Crne Gore kao turističke destinacije vidimo u uspostavljanju avio saobraćaja koji će obezbijediti potrebnu dostupnost naše zemlje uz stimulativne cijene kao inicijatora olakšanog preduzimanja putovanja i bolje iskorištenosti kapaciteta. Posmatrano na ovaj način ekonomsku krizu nijesmo tretirali kao limitirajući faktor razvoja turizma, već kao inicijatora koji će Crnu Goru približiti većem broju emitivnih tržišta.

Prema našem mišljenju, kvalitetno uključivanje jedne zemlje u svjetski sistem avio saobraćaja podrazumijeva definisanje optimalne vazduhoplovne politike koja će obezbijediti uravnoteženi razvoj infrastrukture uz konkurentski razvoj domaćih avio prevoznika, čime se postiže iskorištenost kapaciteta uz uspostavljanje efikasne mreže avio linija, sa znatnim učešćem u nacionalnoj ekonomiji i spoljnotrgovinskom bilansu zemlje. Posmatrano na ovaj način, mišljenja smo da Crna Gora treba da iskoristi potencijal svojeg geostrateškog položaja i usmjeri razvoj avio saobraćaja u pravcu uspostavljanja adekvatnog povezivanja sa zemljama u regionu i šire.

Na kraju možemo konstatovati sledeće: zasnovano na sprovedenom istraživanju došli smo do zaključka prema kojem postojeći stepen razvoja i planirana uloga avio saobraćaja u dugoročnom razvoju turizma Crne Gore, postavlja pred nama složen zadatak koji zahtijeva značajna finansijska sredstva, institucionalnu kooperaciju i integrisan pristup koji će obezbijediti uspostavljanje savremenog avio saobraćaja u Crnoj Gori održivog sa ekonomskog, socijalnog i ekološkog stanovišta.

Izvori

¹ Buhalis D, Costa C. *Tourism Management Dynamics: trends, management and tools*. Oxford: Elsevier, Bitterworth and Heinemann, 2006: 28-38.

² Ministarstvo pomorstva i saobraćaja Crne Gore. *Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore*. Podgorica: Ministarstvo, 2006.

³ Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore. *Politika i strategija razvoja turizma Crne Gore do 2020. godine*. Podgorica: Ministarstvo, 2008.

⁴ JP Aerodromi Crne Gore. *Master plan razvoja vazdušnog saobraćaja Crne Gore*. Podgorica: JP Aerodromi, 2003; <http://www.montenegroairports.com> (preuzeto 05.11.2011).

⁵ Monstat: Zavod za statistiku Crne Gore; <http://www.monstat.me> (preuzeto 05.11.2011).

⁶ Kaspar S. *The Interdependance of Tourism and Transport and its Repercussions*. *The Tourist Review*, No 4. 1967.

⁷ Unković S, Čačić K, Bakić O. *Savremena kretanja na turističkom tržištu*. Beograd: Ekonomski fakultet Beograd, 2002: 85-94.

⁸ Unković S, Zečević B. *Ekonomika turizma*. Beograd: Ekonomski fakultet Beograd, 2006: 246-250.

⁹ WTO European Meeting, Summary Conclusions, *Tourism: A Tool for Sustainable Development in Transition Economies*. Belgrade, 2005.

¹⁰ United Nations World Tourism Organization. *World Tourism Barometer*, Vol 7. Madrid: UNWTO, 2009.

¹¹ United Nations World Tourism Organization. *World Tourism Barometer*, Vol 9. Madrid: UNWTO, 2011.

¹² Babu S, Mishra S, Parida B. *Tourism Development Revisited: concepts, issues and paradigms*. London: Sage Publications LTD, 2008.

¹³ Vlada Crne Gore, Ministarstvo turizma i zaštite životne sredine. *Bilten*, 82. Podgorica: Vlada RCG Ministarstvo, 2009.

¹⁴ Boniface B, Cooper C. *Worldwide destination: the geography of travel and tourism*, 4th ed. Oxford: Elsevier, 2005.

LITERATURA

Button KJ. *Transport, the environment and economic policy*.

Brookfield: Edward Elgar Publishing Company, 1993.

Denman R. *Policies and tools for sustainable tourism and their application to transitional economies*. World Tourism Organization: European Meeting, *Tourism: A Tool for Sustainable Development in Transitional Economies*. Belgrade, 2005.

Fossati A. Tourism and Sustainable Economic Development. Massachusetts: Kluwer Academic Publishers, 2000.

Keller P. The Economic Impacts of Tourism. World Tourism Organization: European Meeting, Tourism: A Tool for Sustainable Development in Transitional Economies. Belgrade, 2005.

Laws E. Tourism Destination Management: Issues, Analysis, Policies. London: Routledge, 1995.

Lickorish J, Jenkins L, Carson L. An Introduction to Tourism. Oxford: Butterworth Heinemann, 2000.

Lockwood A, Medlik S. Tourism and Hospitality in the 21st Century. Amsterdam: Butterworth Heinemann, 2001.

Williams A, Shaw G. Tourism and Economic Development-European Experiences, 3rd ed. New York: John Wiley & Sons, 1998.

Ministarstvo za ekonomski razvoj Crne Gore. Prostorni Plan Crne Gore do 2020. godine: Sektorska studija (SS-AE) 4.6/2, Turizam. Podgorica: Ministarstvo, 2008.

Datum prijave rada: 23.12.2012.

Datum prihvatanja rada: 22.05.2012.

Kontakt

Lj Radulović, doktorant, Fakultet za turizam, Bar

E-mail: ljiljanaradulovic.pg@gmail.com