

XVIII међународни научни скуп Правнички дани –  
„Проф. др Славко Царић“

ПРАВО И ДРУШТВО  
У УСЛОВИМА ПАНДЕМИЈЕ

XVIII international scientific meeting Legal days –  
„Prof. Slavko Carić, PhD“

LAW AND SOCIETY  
IN TIMES OF PANDEMIC

---

Универзитет Привредна академија у Новом Саду  
Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду

The University of Business Academy in Novi Sad  
The Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad

---

Нови Сад, 24. септембар 2021.

Зборник радова са XVIII међународног научног скупа  
Правнички дани – „Проф. др Славко Царић“  
„ПРАВО И ДРУШТВО У УСЛОВИМА ПАНДЕМИЈЕ“  
24. септембар 2021. године у Новом Саду,  
у организацији Универзитета Привредна академија у Новом Саду  
Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду

Издавач:

Универзитет Привредна академија у Новом Саду  
Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду  
Гери Кароља бр. 1, телефон: 021/ 400 - 499  
Web: [www.pravni-fakultet.info](http://www.pravni-fakultet.info)

Рецензенти:

Др Мирко Кулић, редовни професор  
Др Милан Почуча, редовни професор  
Др Владимир Козар, редовни професор  
Др Милош Марковић, редовни професор  
Др Јелена Матијашевић, редовни професор  
Др Предраг Мирковић, ванредни професор  
Др Дарко Голић, ванредни професор  
Др Гордана Бејатовић, ванредни професор  
Др Ненад Бингулац, ванредни професор  
Др Сања Шкорић, ванредни професор  
Др Јоко Драгојловић, доцент  
Др Маријана Младенов, доцент  
Др Марко Станковић, доцент

За издавача:

Др Мирко Кулић, *редовни професор*

Уредник:

Др Мирко Кулић, *редовни професор*

Штампа:

НС Мала Књига+, Нови Сад

Тираж: 150

ISBN 978-86-86121-45-5

## Научни одбор:

**ПРОФ. ДР МИРКО КУЛИЋ** – председник Научног одбора  
Декан Правног факултета за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР МАРИЈАНА ЦАРИЋ**  
Председник Савета Универзитета Привредна академија у Новом Саду | Република  
Србија

**ПРОФ. ДР МАРКО ЦАРИЋ**  
Ректор Универзитета Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР МАРИЈАНА ДУКИЋ МИЈАТОВИЋ**  
Редовни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду и ванредни професор Факултета тахничких  
наука, Универзитета у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР МИЛАН ПОЧУЧА**  
Продекан за науку и развој и шеф Грађанскоправне катедре на Правном факултету  
за привреду и правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду  
| Република Србија

**ПРОФ. ДР ПРЕДРАГ МИРКОВИЋ**  
Продекан за наставу и ванредни професор на Правном факултету за привреду и  
правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ДОЦ. ДР МАРИЈАНА МЛАДЕНОВ**  
Продекан за међународну сарадњу и доцент на Правном факултету за привреду и  
правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ДУШАНКА ЂУРЂЕВ**  
Редовни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ВЛАДИМИР ЦАТИЕВ**  
Шеф катедре кривичноправних наука Руске академије за адвокатуру и нотаријат |  
Руска Федерација

**ПРОФ. ДР НЕДЕЉКО СТАНКОВИЋ**  
Ректор Европског универзитета Kallos Тузла | Босна и Херцеговина

**АКАДЕМИК ДР БРАНКО ВУЧКОВИЋ**  
Председник Основног суда у Котору | Република Црна Гора

**АКАДЕМИК ДР ВЕСНА ВУЧКОВИЋ**  
Судија Врховног суда Црне Горе | Република Црна Гора

**АКАДЕМИК DR WOLFGANG ROHRBACH**  
St. Elizabeth University of Health and Social Sciences | Austrija

**PROF. DR VANO TSERTSVADZE**  
Georgian Institute of Public Affairs | Gruzija

**ПРОФ. ДР МАРТА ГЕРЕГ**  
Декан Правног факултета у Сегедину | Мађарска

**ПРОФ. ДР РУДИКА ГМАЈНИЋ**

Професор на Медицинском факултету у Осијеку и члан Хрватске академије  
медицинских наука | Република Хрватска

**ДОЦ. ДР ЈАН ЈАНАЋ**

Доцент на Факултету за менаџмент Универзитет Коменски Братислава | Република  
Словачка

**ДОЦ. ДР БРАНИСЛАВ ДУДИЋ**

Доцент на Факултету за менаџмент Универзитет Коменски Братислава | Република  
Словачка

**ПРОФ. ДР НЕЂО ДАНИЛОВИЋ**

Редован професор Универзитет Никола Тесла у Београду и председник  
међународног удружења методолога друштвених наука у Београду | Република  
Србије

**ДОЦ. ДР АЛБИНА АБИДОВИЋ**

Доцент на Европском универзитету Kallos Тузла | Босна и Херцеговина

**ПРОФ. ДР ЗОРАН ФИЛИПОВСКИ**

Проректор за међународну сарадњу, Интернационални „Vision”  
Универзитет | Северна Македонија

**PROF. DR ALEXIOS PANAGOPOULOS**

University neapolis paphos Cyprus master studys in public law and  
administration | Kiparska Republika

**ПРОФ. ДР ЗОРАН ПАВЛОВИЋ**

Шеф кривичноправне катедре на Правном факултету за привреду и правосуђе,  
Универзитет Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ВЛАДИМИР КОЗАР**

Редовни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР МИЛОШ МАРКОВИЋ**

Редовни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ЈЕЛЕНА МАТИЈАШЕВИЋ**

Редовни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ДАРКО ГОЛИЋ**

Ванредни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ПРОФ. ДР ВЛАДИМИР МЕДОВИЋ**

Ванредни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**ДОЦ. ДР САЊА ШКОРИЋ**

Ванредни професор на Правном факултету за привреду и правосуђе, Универзитет  
Привредна академија у Новом Саду | Република Србија

**Организациони одбор:**

**ДОЦ. ДР ЈОКО ДРАГОЈЛОВИЋ - председник Организационог одбора**

**ПРОФ. ДР ИВАН ЈОКСИЋ**

**ПРОФ. ДР ЈЕЛЕНА СТОЈШИЋ ДАБЕТИЋ**

**ПРОФ. ДР НЕНАД БИНГУЛАЦ**

**ДОЦ. ДР НЕНАД СТЕФАНОВИЋ**

**ДОЦ. ДР МАРКО СТАНКОВИЋ**

**ДОЦ. ДР ДАЛИБОР КРСТИНИЋ**

**ДОЦ. ДР МАЈА СУБОТИН**

**ДОЦ. ДР ВЛАДИМИР ШЕБЕК**

**МСР ИСИДОРА МИЛОШЕВИЋ**

**МСР АЊА КОПРИВИЦА**

**МСР СТЕФАН ДИТРИХ**

**МСР МАРА ДЕСПОТОВ**

**МСР ТАМАРА КРСТИЋ**

**Секретар:**

**МСР АЊА КОПРИВИЦА, асистент**

**Msr Stefan Ditrih, asistent**

*Pravni fakultet za privredu i pravosuđe u Novom Sadu  
Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu  
e-mail: stefan.ditrih@pravni-fakultet.info*

**Milica Vasić, saradnik u nastavi**

*Pravni fakultet za privredu i pravosuđe u Novom Sadu  
Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu  
e-mail: milica.vasic@pravni-fakultet.info*

**EKONOMSKI UTICAJ PANDEMIJE KORONA VIRUSA NA CIVILNO  
VAZDUHOPLOVSTVO**

*Apstrakt:*

*Globalna kriza izazvana pandemijom korona virusa uticala je na mnoge sektore industrije. Restriktivne mere uvedene u cilju sprečavanja širenja virusa imaju značajne posledice na ekonomsku stabilnost. Jedna od prvih mera ustanovljena od strane država je bila ograničavanje kretanja ljudi, pa samim tim i vazdušnog saobraćaja i zatvaranje aerodroma, a sve u cilju sprečavanja mobilnosti ljudi te samim tim i širenja virusa. Naizgled, kratkoročna mera zaustavljanja transporta putnika i robe, imala je duboke ekonomske posledice na avio industriju, ali i na povezane industrije. Civilno vazduhoplovstvo predstavlja mali deo BDP-a svake zemlje, ali je usko povezano sa drugim sektorima kao što su funkcionisanje aerodroma, proizvodnja aviona, ali i sa drugim industrijskim sektorima kojima je transport ljudi i robe katalizator ekonomske održivosti i napretka. Kao inegralni deo ekonomije usled povezanosti sa drugim gtrinama industrije kriza koja je pogodila avio industriju se prelila na povezane delatnosti što je podstaklo države da pomognu i subvencionišu avio industriju kako bi se sprečile i umanjile dalekosežne posledice kako na ekonomiju pojedinačnih država, tako i na ekonomiju na globalnom nivou.*

**Ključne reči:** *civilno vazduhoplovstvo, COVID-19, pandemija, ekonomija, avio industrija*

**Uvod**

Kao i svi sektori privrede i na vazdušni saobraćaj utiču različiti spoljni faktori. Specifičnost vazduhoplovnog saobraćaja je upravo u njegovoj osetljivosti na spoljašnje promene i na međusobnu povezanost i međuzavisnost sa drugim granama privrede. Restruktuiranje civilnog vazduhoplovnog sektora je već dugo vremena zavisno od državnih intervencija, dok je situacija nastala kao posledice pandemije korona virusa imala posebno jak efekat na civilno vazduhoplovstvo. Zatvaranje granica, zabrane putovanja i druge mere usmerene ka zaustavljanju širenja pandemije imale su direktan štetan ekonomski uticaj na transportnu industriju. Nesumnjivo je da je državni intervencionizam neophodan kako bi se ova grana privrede oporavila od štetnih efekata pandmije. Balans koji treba postići između održavanja ove vitalne grane privrede i održavanja konkurencije u avio transportu jedno je od ozbiljnijih političkih i ekonomskih pitanja. Od šezdestih kodina prošlog veka avio industrija je u stalnom porastu i do sada je pokazivala mnogo dinamičniji rast u odnosu na druge grane

privrede. Stalni porast u broju putnika i prevozu robe naglo je prekinut pandemijom. Razvoj i rast transporta vazдушnim saobraćajem izuzetno povoljno deluje na svetsku ekonomiju. Zbog ogromnog značaja ove grane privrede uticaj pandemije na civilno vazduhoplovstvo prelio se na druge grane privrede. U odnosu na 2019. godinu, broj putnika u 2020. godini opao je za 60% na globalnom nivou.<sup>1)</sup> Ovakav značajan pad uticao je na smanjenje rasta svetske ekonomije, po nekim procenama i do 4,3%. Spram značaja ove grane privrede i uticaju koji je pandemija imala na ovaj sektor, u radu će biti obrađeni aspekti i posledice pandemija i njenog uticaja na avio industriju, kao i mere koje su države i međunarodna zajednica preduzela da spreči i umanjí štetne efekte pandemije.

### Uticaj Korona virusa na globalni saobraćaj

Pandemija Covid-19 virusa predstavlja najozbiljniju globalnu zdravstvenu krizu 21. veka. Pored očiglednih posledica na život i zdravlje ljudi, pandemija je imala, i još uvek ima, ozbiljne posledice na svetsku ekonomiju. Privredni sektori koji su najviše pogođeni pandemijom su istovremeno i sektori koji su međusobno usko povezani i međuzavisni, a to su ugostiteljstvo, turizam i transportna industrija. Nakon uvođenja mera za suzbijanje i sprečavanje pandemije koje su uvele državne i lokalne vlasti, pomenuti sektori su potpuno stali sa radom. Zatvaranje granica, mere socijalne distance i različite vrste karantina dovele su do potpunog zastoja u lokalnom i međunarodnom saobraćaju. Dok se transport robe nastavio, sa određenim ograničenjima, usled zatvaranja granica, prevoz putnika je tokom 2020. godine stao gotovo u potpunosti. S obzirom da su različite zemlje različito reagovala na pandemiju i uvodile različite mere sprečavanja širenja pandemije, u nekim slučajevima čak i lokalni i gradski saobraćaj je u potpunosti obustavljen.

Gotovo 90% svetske populacije je od početka pandemije bilo izloženo nekoj vrsti restrikcija u putovanju, kako lokalnom tako i međunarodnom. Restriktivne mere ovakvih razmera su zaustavile potražnju za prevozom, pogotovo u potražnji za međunarodnim vazдушnim saobraćajem. Ove mere su imale direktni uticaj na globalnu ekonomiju, a dugoročne posledice tek treba da se pokažu u punoj meri, s obzirom da pandemija u momentu pisanja ovog rada još uvek traje. Kao i prilikom svake globalne krize, najugroženije su manje ekonomije zavisne od trgovine i turizma, kao i manji prevoznici koji nemaju dovoljnu finansijsku manevarsku snagu da ostanu solventni u momentu kada je pružanje njihovih usluga potpuno obustavljeno.

Ipak, dok je virus u nekim privrednim sektorima doveo do potpunog obustavljanja funkcionisanja privrednih subjekata, za neke je i ova kriza bila prilika za rast. Sektori online prodaje i dostava proizvoda je privredni sektor koji je najviše porastao u uslovima vanredne situacije. S druge strane, automobilska industrija, proizvodnja sirove nafte, goriva, izgradnja i proizvodnja čelika su sve sektori koji su zabeležili ogroman pad usled krize izazvane pandemijom. Manjak potrebe za transportom, automatski je doveo do pada potražnje za gorivom, što je dalje uticalo na ceo lanac proizvodnje i potražnje.<sup>2)</sup>

Transportna industrija, čiji cilj je povezivanje delova sveta, nemetano kretanje ljudi i robe, našla se u kriznoj situaciji čijih razmera tek postajemo svesni. Iz tih razloga jedan od

1) ICAO, (2021), Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, Air Transport Bureau, Montreal, Canada

2) Munawar, H. S., Khan, S. I., Qadir, Z., Kouzani, A. Z., & Mahmud, M. A. (2021). Insight into the Impact of COVID-19 on Australian Transportation Sector: An Economic and Community-Based Perspective. *Sustainability*, 13(3), 1276.

vitalnih interesa svake države i međunarodne zajednice je da uspostave neometan saobraćaj kako bi ova grana privrede mogla da ispunjava svoju funkciju, kojapredstavlja preduslov za neometano funkcionisanje celokupne privrede.<sup>3)</sup>

### **Prevoz putnika i robe avio saobraćajem u uslovima pandemije**

Grana saobraćajne industrije koja ne najviše pogođena pandemijom korona virusa je svakako vazduhoplovni saobraćaj. Zatvaranje granica i druge restriktivne mere uticale su na potpuni zastoj avio industije. Od prevoza putnika, do funkcionisanja aerodroma, ali i proizvodnje aviona i njihovih delova. Otkazivanje letova i sve manja potražnja za vazдушnim prevozom naterala je mnoge avio kompanije da svoje putničke avione prilagode komercijalnom prevozu robe. Za mnoge avio kompanije ovakav način restrukturiranja bio je jedini spas u momentu kada je prevoz putnika gotovo potpuno stao.

Samim tim, međunarodni turizam, koji se oslanja na vazdušni saobraćaj u 58% celokupnog prometa, je opao u tolikoj meri da su ugrožene ekonomije zemalja koje se oslanjaju na turizam, kao i veliki broj radnih mesta, ne samo u avio industriji već i u turizmu i ugostiteljstvu.<sup>4)</sup> I pre nastanka vanrednog stanja izazvanog pandemijom avi industrija je jedna od grana industrije koja često zavisi od državnog intervencionizma. U uslovima pandemije sve slabosti trenutnog funkcionisanja vazdušnog transporta i njegove povezanosti sa drugim grana privrede, došle su u prvi plan. Tako, pad potražnje za vazдушnim prevozom, automatski je doveo do pada potražnje za energijom i gorivom.<sup>5)</sup>

Prema istraživanju ekonomskih efekata pandemija virusa Covid-19, sprovedenog od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (International Civil Aviation Organization, ICAO), trend rasta broja putnika kako u domaćem tako i u međunarodnom vazdušnom saobraćaju drastično je prekinut pandemijom. U odnosu na prognoze i očekivanja planirana za 2020. godinu, avio prevoznici su ukupno izgubili 391 milijardu američkih dolara. Prevedeno i broj putnika, to u praksi znači da je 2020. godina imala 2892 miliona putnika manje od očekivanog broja.<sup>6)</sup> Ovakav drastičan pad nepovoljno se odrazio na sve avio kompanije u svetu, kao i na funkcionisanje aerodroma i pratećih službi, dok, kao što je već spomenuto, postoji i indirektan prenos posledica na ostale grane privrede. Tako, prema podacima Svetske turističke organizacije (UNWTO) prihod od međunarodnog turizma na globalnom nivou opao je za 910 do 1170 milijardi američkih dolara, u odnosu na 2019. godinu.<sup>7)</sup> S druge strane, međunarodna trgovina opala je za 9,2% u odnosu na 2019. godinu, prema podacima kojima raspolaže Svetska trgovinska organizacija

3) Arab Trade Union Confederation (2020), Impact Of The Covid-19 on the Transport Industry. dostupno na: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact\\_of\\_covid-19\\_on\\_transportation.pdf](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact_of_covid-19_on_transportation.pdf) (07.07.2021.)

4) Gössling, S. (2020). Risks, resilience, and pathways to sustainable aviation: A COVID-19 perspective. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101933.

5) Abu-Rayash, A., & Dincer, I. (2020). Analysis of mobility trends during the COVID-19 coronavirus pandemic: Exploring the impacts on global aviation and travel in selected cities. *Energy research & social science*, 68, 101693.

6) ICAO, (2021), Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, Air Transport Bureau, Montreal, Canada

7) Statistički podaci preuzeti sa: <https://www.unwto.org/statistics> (pristupljeno 09.06.2021.)

(WTO)<sup>8)</sup>. Bruto domaći proizvod za 2020. godinu smanjio se za 4,4% do 5,2% prema procenama Svetske banke, što je mnogo više u odnosu na svetsku finansijsku krizu 2008-2009. godine.<sup>9)</sup>

U Tabeli 1 prikazan je broj putnika u vazdušnom saobraćaju na svetskom nivou za period od 2017. do 2020. godine. Trend rasta putnika u vazdušnom saobraćaju prati se od 1945. godine i nikada do sada nije zabeležen pad u broju putnika kao tokom 2020. godine. S obzirom da nije bilo zemlje koja nije uvela neku vrstu restriktivnih mera kao odgovor na izbijanje pandemije, u Tabeli 1 se vidi jasan pad u broju putnika kako u domaćem, tako i u međunarodnom saobraćaju, dok je upravo međunarodni vazdušni saobraćak zabeležio najveći pad.

*Tabela 1: Broj putnika u vazdušnom saobraćaju za period 201-2020. izražen u milionima<sup>10)</sup>*



Imajući u vidu da u momentu pisanja ovog rada pandemija korona virusa još uvek traje, nemoguće je proceniti trajni uticaj pandemije na avio industriju, kao i na svetsku ekonomiju. Ako se osvrnemo na prethodne velike ekonomsmke krize svetskih razmera, uočava se obrazac preživljavanja „najjačih“ kompanija, koje imaju najveći manevarski prostro za gubitke. Da li će se taj trend odraziti i na sadašnju avio industriju ostaje nepoznanica, s obzirom da je ova grana industrije u velikoj meri zavisna od državne pomoći u više sfera.

Trenutno, vazdušni saobraćaj pokazuje znake nestabilnog oporavka u 2021. godini. Iako su mnoge restriktivne mere koje se odnose na putovanje ublažene, ostaje neizvesno kada, u kojoj meri i koliko dugo će restriktivne mere ostati na snazi. Preteća opasnost

8) Statistički podaci preuzeti sa: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm) (pristupljeno 09.06.2021.)

9) Statistički podaci preuzeti sa: <https://data.worldbank.org/> (pristupljeno 09.06.2021.)

10) ICAO, (2021), Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, Air Transport Bureau, Montreal, Canada

od novih sojeva virusa Covid-19 će sa sobom sigurno doneti svojevrsno pooštavanje restriktivnih mera, što će imati nesagledive posledice na ekonomsku sferu.

	Popunjenost putničkih mesta (%)			Broj putnika (U milionima)			Prihod (u milijardama USD)		
	Ukupno	Međunarodni saobraćaj	Domaći saobraćaj	Ukupno	Međunarodni saobraćaj	Domaći saobraćaj	Ukupno	Međunarodni saobraćaj	Domaći saobraćaj
1K 2020	-18%	-20%	-17%	-287	-111	-176	-35	-20	-15
2K 2020	-79%	-92%	-69%	-1,044	-488	-556	-136	-86	-50
3K 2020	-56%	-75%	-42%	-882	-478	-404	-122	-86	-36
4K 2020	-48% do -49%	-74% do -75%	-31% do -31%	-674 do -678	-391 do -393	-283 do -286	-97 do -98	-72 do -72	-25 do -26
Ukupno 2020	-51% do -51%	-67% do -67%	-40% do -40%	-2,887 do -2,892	-1,469 do -1,470	-1,418 do -1,421	-390 do -391	-263 do -264	-127 do -127
1K 2021	-39% do -44%	-63% do -70%	-22% do -27%	-541 do -611	-330 do -359	-211 to -252	-80 do -89	-61 do -66	-19 do -23
2K 2021	-24% do -40%	-40% do -61%	-13% do -23%	-402 do -627	-268 do -384	-134 do -243	-60 do -90	-48 do -68	-11 do -22

Tabela 2: Kvartalni prikaz pada prometa u vazdušnom saobraćaju za 2020. i 2021. godinu.<sup>1)</sup>

1) ICAO, (2021), Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, Air Transport Bureau, Montreal, Canada

Sadašnji porast u broju putnika i prihoda u vazdušnom saobraćaju ne predstavlja rast u punom smislu, već oporavak ove grane industrije i lagano vraćanje na stanje kakvo je bilo 2019. godine, odnosno pre izbijanja pandemije. U Tabeli 2 prikazan je trend popunjenosti kapaciteta avio kompanija, broja putnika i prihoda od civilnog vazdušnog saobraćaja po kvartalima za 2020. i 2021. godinu. Tabela 2 prikazuje pad u broju putnika i prihodima u 2020. godini, koji je bez presedana u dosadašnjoj istoriji. Zatim i blagi i nesiguran oporavak zabeležen u prva dva kvartala 2021. godine. Iako je uočen trend rasta i oživljavanja ove grane privrede, inicijalne brojke u 2021. godini su daleko od redovnih poslovnih očekivanja (Business as usual), dalji rast i oporavak avio industrije direktno će zavisiti od daljeg razvoja epidemiološke situacije na globalnom nivou.

Osim daljeg toka pandemije koja će imati direktan uticaj na dalji oporavak vazdušnog saobraćaja, bitan uticaj imaće i reakcije različitih država u volje za alociranjem državnih sredstava u svrhu pomoći avio industriji. Ulogu u oporavku igraće i različiti geopolitički faktori vezani za određene regije, kao i razlika u ravijenosti i elastičnosti državnih ekonomija ali o od snage i prilagodljivosti samih avio kompanija. Usled situacije u kojoj se našla avio industrija, a u kojoj nikad do sada u istoriji nije bila, nemoguće je predvideti dalji razvoj situacije. Ono što je sigurno je da će vazdušni saobraćaj morati da pretrpi značajne promene i da će nakon završetka krize izazvane pandemijom vazdušni saobraćaj izgledati potpuno drugačije nego što je izgledao pre pandemije.

### **Državna pomoć avio industiji i njena budućnost**

Avio industrija je u prošlosti bila čest subjekt državnog intervencionizma. Bilo da su u pitanju državne avio kompanije koje su imale problema sa likvidnošću, aerdormi čiji infrastrukturni troškovi daleko prevazilaze mogućnost zarade ili proizvođači aviona usled velike potrebe za konstantnim inovacijama u ovom sektoru. Industrija vazdušnog saobraćaja je jedna od retkih grana industrije koja redovno posluje uz velike gubitke usled same prirode posla kojom se bave. Za avio kompanije uspostavljanje profitabilnih linija jedan je od glavnih ciljeva, ali neretko avio prevoznici se odlučuju i za zadržavanje linija na kojima posluju sa gubikom, kako bi održali poverenje korisnika svojih usluga i kompanija sa kojima posluju. Kada uzmemo u obzir da je glavni cilj vazdušnog prevoza da smanji razdaljine i poveže ljude, postaje jasno da je taj koncept postao nespojiv sa uslovima covid-19 pandemije, zatvaranjem granica i socijalnim distanciranjem.

U tom smislu, u ekonomskom interesu države je da podrži vazdušni saobraćaj, nezavisno da li se radi o prvozu robe ili putnika. Na globalnom nivou, od avgusta 2020. godine sektor avio industrije primio je državnu pomoć u visini od 160 milijardi američkih dolara. Od toga tri četvrtine je bila direktna pomoć u formi pozajmica, subvencija, ulaganja novčanih sredstava ili zamrzavanja dugova, dok je jedna četvrtina imala oblik subvencija za pate zaposlenih. Kako se kriza izazvana pandemijom korona virusa nastavlja države će morati da osmisle dugoročnije planove pomoći avio prevoznicima, naročito onima u državnom vlasništvu. Bez državnog intervencionizma, ne samo da će pandemija uticati na potpunu obustavu daljeg ulaganja u inovacije već će sigurno i značiti bankrotstvo za mnoge avio prevoznike.<sup>11)</sup>

Trenutna kriza, izazvana pandemijom virusa covid-19, primorala je aviokompanije da prizemlje većinu svojih aviona. Usled nedostataka putnika, mnogi putnički avioni

11) OECD (2020), "COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses", OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)

su prilagođeni prenosu robe, kako bi bar neka vrsta profita mogla biti generisana. Spor oporavak sektora i neizvesnost daljeg razvoja pandemije direktno će uticati na solventnost avio prevoznika i na količinu državne pomoći u vidu direktnih investicija, zajmova i poreskih olakšica. Procene su da je čak i do 2,7 miliona poslova u avioindustriji ugorženo.<sup>12)</sup> Dok su avioprevoznici u mogućnosti da prizemlje svoje avione, aerodromi nemaju puno opcija osim da ostanu u funkciji, kako bi mogli da pruže podršku avionima koji penose robu, ali i mesto za parkiranje aviona koji trenutno nisu u funkciji. Usled same prirode svog poslovanja aerodromi imaju visoke i neizbežne troškove, čak i uslovima pandemije. Zaštita neophodnih poslova u vazдушnim lukama značila bi, ne samo neometano funkcionisanje vazdušnog saobraćaja u otežanim uslovima, već i zaštitu više miliona poslova. Usled opisane situacije mnogi aerodromi su zatvorili velike delove svojih infrastruktura i zaustavili sva ulaganja u poboljšanje postojeće infrastrukture. U svrhu pomoći aerodromima da ostanu solventni jedan od modaliteta kojima bi vlade mogle da se posluže je odricanje ili odlaganje plaćanja renti, koncesija i računa električne energije, kako bi se smanji finansijski stres na aerodrome i kako bi se omogućilo njihovo dalje funkcionisanje i fokus na strategije oporavka.<sup>13)</sup>

Održavanje ovog sektora privrede i povezanih sektora kao što je turizam putem državne pomoći i održavanje konkurencije nakon završetka pandemije, prstavlja veliki izazov sa mnogim ekonomskim i političkim implikacijama. Mogiće je da će fokus na oporavak i vraćanje ove vitalne grane industrije u stanje kakvo je bilo pre pandemije preuzeti primat u odnosu na tehnološke inovacije, održivi razvoj i očuvanje životne sredine.<sup>14)</sup> Kompleksnost sistema državne pomoći i razlika u targetiranju avio kompanija u vlasništvu države i privatnih kompanija još jedan su od faktora koje treba uzeti u obzir. Ipak, nesumnjivo je da će uloga vladajućih struktura, na svim nivoima, igrati presudnu ulogu u oporavku avio industrije, kao jedne od grana privrede najviše pogođenih pandemijom.

### Zaključak

Pored nebrojenih zdravstvenih, političkih i ekonomskih implikacija koje je donela prva velka pandemija 21. veka, za milione ljudi koji širom sveta koji rade u avio industriji, mart 2020. godine će ostati upamćen kao datum kada je velika većina njih ostala bez posla i kada su avio kompanije krenule da upadaju u krizu. Ne postoji industrijski sektor koji je više uzdrman pandemijom virusa Covid-19 od civilne avijacije. Mere prevencije širenja virusa koje su uvele skoro sve države sveta, podstičući socijalno distanciranje, zatvaranje granica, sprečavanje putovanja i mnoge druge, u direktnoj su suprotnosti sa samom prirodom avijacije, čiji je cilj prevazilaženje razdaljina, spajanje ljudi, ponude i potražnje. Kada se virus prvo pojavio bio je lokalizovan na pojedine delove Kine, sa sporadičnim slučajevima pojavljivanja virusa u drugim delovima Kine. Za ovakvu situaciju, rešenje je bilo jednostavno, zabrana putovanja ljudi koji dolaze iz Kine. Tada je došlo do prvih otkazivanja letova od i do Kine. Finansijske implikacije ovakve situacije su bile minimalne za strane avio kompanije, dok su kineske avio kompanije u vlasništvu države mogle da podnesu ovakav finansijski udar. Međutim, virus se ubrzo proširio, prvo na Južnu Koreju, te su otkazani svi letovi za Južnu Koreju, zatim Iran, propraćeno otkazivanjem letova

12) Serrano, F., & Kazda, A. (2020). The future of airport post COVID-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101900.

13) Op. Cit.

14) Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. J. (2020). Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic. *Journal of air transport management*, 89, 101931.

za Iran. Međutim, kada je virus došao do Italije, a zatim se kroz njene porozne granice proširio na EU. Ovo je bio prelomni momenat za avio kompanije kada je situacija postala izrazito rizična, ali brzim širenjem virusa na ceo svet, situacija je od loše postala gora, dovodeći praktično do potpunog zastoja cele avio industrije. Potpuna zabrana putovanja između Evrope i Sjedinjenih Američkih Država, prva svoje vrste, označila je najozbiljniji potres za ovu granu privrede, s obzirom da su Evropa i SAD dva najpovezanija regiona na svetu, sa najvećim brojem letova.

Nemoguće je predvideti dalji razvoj situacije i mogući oporavak ove grane industrije, sve dok pandemija još uvek traje i dok su mere suzbijanja širenja virusa na snazi. Ono što je neminovno je da će avio industrija posle pandemije izgledati znatno drugačije nego što je izgledala pre, neophodni modaliteti reorganizacije će morati biti sprovedeni, kao i prilagođavanje ekološkim standardima kako jednim od uslova za dobijanje državne pomoći. Kao što su pojačane mere bezbednosti uvedene nakon terorističkog napada na kule Svetskog trgovinskog centra 11. septembra 2000. godine, u velikoj meri promenile način na koji letimo, razumno je očekivati da će i nakon masovnog zastoja u avio industriji usled pandemije određene promene morati biti implementirane. S obzirom da se radi o prvoj velikoj pandemiji 21. veka, dalji tok događaja je neizvestan ne samo za avioindustriju, već za svetsku ekonomiju, zdravstvenu bezbednost i život i rad ljudi.

**Stefan Ditrih, LL.M., Teaching Assistant**

*Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad  
University Business Academy in Novi Sad*

**Milica Vasić, LL.B.**

*Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad  
University Business Academy in Novi Sad*

## **ECONOMIC IMPACT OF CORONAVIRUS PANDEMIC ON CIVIL AVIATION**

*Abstract:*

*The global crisis caused by the coronavirus pandemic has affected many sectors of industry. Restrictive measures introduced to prevent the spread of the virus have had significant consequences for economic stability. One of the first measures established by the states was to restrict the movement of people, suspend air traffic, and closure of airports, all to prevent the mobility of people and thus the spread of the virus. Seemingly, the short-term measure of suspending the passenger and freight transport had profound economic consequences for the aviation industry, but also related industries. Civil aviation represents a small part of each country's GDP, but is closely linked to other sectors such as airport operations, aircraft production, but more importantly to other industrial sectors for which the transport of people and goods is a catalyst for economic sustainability and progress. As an integral part of the economy due to its interconnection with other branches of industry, the crisis that hit the aviation industry spilled over into related activities, which encouraged countries to help and subsidize the aviation industry to mitigate the far-reaching consequences for both local and global economy.*

**Keywords:** *Civil Aviation, COVID-19, Pandemic, Economy, Aviation Industry*

## LITERATURA

1. Munawar, H. S., Khan, S. I., Qadir, Z., Kouzani, A. Z., & Mahmud, M. A. (2021). Insight into the Impact of COVID-19 on Australian Transportation Sector: An Economic and Community-Based Perspective. *Sustainability*, 13(3), 1276.
2. Arab Trade Union Confederation (2020), Impact Of The Covid-19 on the Transport Industry. dostupno na: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact\\_of\\_covid-19\\_on\\_transportation.pdf](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact_of_covid-19_on_transportation.pdf) (07.07.2021.)
3. ICAO, (2021), Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, Air Transport Bureau, Montreal, Canada
4. Gössling, S. (2020). Risks, resilience, and pathways to sustainable aviation: A COVID-19 perspective. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101933.
5. Abu-Rayash, A., & Dincer, I. (2020). Analysis of mobility trends during the COVID-19 coronavirus pandemic: Exploring the impacts on global aviation and travel in selected cities. *Energy research & social science*, 68, 101693.
6. Statistički podaci Svetske turističke organizacije, preuzeti sa: <https://www.unwto.org/statistics> (pristupljeno 09.06.2021.)
7. Statistički podaci Svetske trgovinske organizacije, preuzeti sa: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm) (pristupljeno 09.06.2021.)
8. Statistički podaci Svetske banke, preuzeti sa: <https://data.worldbank.org/> (pristupljeno 09.06.2021.)
9. OECD (2020), "COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses", OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)
10. Serrano, F., & Kazda, A. (2020). The future of airport post COVID-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101900.
11. Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. J. (2020). Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic. *Journal of air transport management*, 89, 101931.

CIP - Каталогизација у публикацији  
Библиотеке Матице српске, Нови Сад

616.98:578.834]:34(082)

**МЕЂУНАРОДНИ научни скуп Правнички дани - проф. др Славко Царић (18 ; 2021 ; Нови Сад)**

Право и друштво у условима пандемије : [зборник радова] = Law and society in times of pandemic : [proceedings] / XVIII међународни научни скуп "Правнички дани проф. др Славко Царић", 24. септембар 2021, Нови Сад = 18th International Scientific Meeting Legal Days - Prof. Slavko Carić PhD ; [уредник Мирко Кулић]. - Нови Сад : Универзитет Привредна академија, Правни факултет за привреду и правосуђе, 2021 (Нови Сад : НС Мала књига +). - 400 стр. : граф. прикази, табеле ; 24 cm

Тираж 150. - Стр. 19-22: Уводна реч / Мирко Кулић = Introductory speech / Mirko Kulić. - Напомене и библиографске референце уз текст. - Библиографија уз сваки рад. - Резиме на енгл. језику уз сваки рад.

ISBN 978-86-86121-45-5

а) Пандемија - Правни аспект - Зборници

COBISS.SR-ID 45441801