

Оригинални научни рад

УДК: 338.48-44(1-87); 338.488.1:656.7

Међузависност ваздушног саобраћаја и међународног туризма

Тања Станишић^{1*}, Соња Милутиновић¹

¹ Универзитет у Крагујевцу, Факултет за хотелијерство и туризам у Врњачкој Бањи

Сажетак: Комплементарност међународног туризма и ваздушног саобраћаја, као водећих делатности у савременим условима, испољава се у различитим доменима. Циљ овог рада је да свеобухватном анализом расположивих података испита међузависност развоја међународног туризма и ваздушног саобраћаја. У раду су примењене следеће методе: компаративна анализа, корелациона анализа и дескриптивна статистика. Резултати истраживања указују на постојање високе позитивне међузависности између броја међународних туриста и броја путника у међународном ваздушном саобраћају у глобалним размерама, као и у анализираним регионима.

Кључне речи: међународни туризам, ваздушни саобраћај, међузависност

JEL класификација: Z300, Z380

Interdependence between air transport and international tourism

Abstract: The complementarity of international tourism and air transport, as the leading industries in modern conditions, is manifested in different domains. The aim of this paper is to examine the interdependence between the development of international tourism and air transport by means of undertaking a comprehensive analysis of the available data. The methods used in this paper include comparative analysis, correlation analysis and descriptive statistics. The research results indicate the existence of a high positive correlation between the number of international tourists and the number of passengers in international air transport both at the global level and the level of analysed regions.

Keywords: international tourism, air transport, interdependence

JEL classification: Z300, Z380

1. Увод

Ваздушни саобраћај и међународни туризам бележе веома интензиван развој и раст по стопама већим у односу на стопе раста светског бруто домаћег производа, са значајним импликацијама на развој светске привреде као целине. Према подацима Светске туристичке организације (енгл. World Tourism Organization – UNWTO), 9% светског бруто домаћег производа резултат је директног и индиректног доприноса туризма, на сваких 11 радних места у свету једно радно место обезбеђује туризам, туризам учествује са 6% у светском извозу, а број међународних туриста показује

* tanja.stanistic@kg.ac.rs

рапидан раст (са 25 милиона 1950. године на 1.133 милиона 2014. године) (UNWTO, 2015, стр. 3). Имајући у виду развојну тенденцију међународног туризма у светским оквирима, велики је значај међународног туризма посматрано глобално, као и у привредама појединачних земаља (Ћатовић и Лековић, 2015, стр. 48). Према последњем извештају Акционе групе за ваздушни саобраћај (енгл. Air Transport Action Group – ATAG), 2014. године је забележено 2,7 милијарде путника и 37,4 милиона комерцијалних летова широм света. Ваздушни саобраћај учествује са 3,4% у светском бруто домаћем производу. Значајан је допринос ове делатности укупној запослености, па авио индустрија обезбеђује око 58 милиона послова у глобалним размерама. Реч је о 8,7 милиона директних послова (запослени у авио компанијама, запослени на аеродромима, пружаоци услуга у авионима, инжењери и дизајнери, контролори лета и др.), 9,8 милиона индиректних послова генерисаних кроз куповину роба и услуга у ланцу снабдевања авио индустрије и 4,6 милиона индукваних послова (допринос запослености у индустрији кроз потрошњу). Авио саобраћајем омогућен туризам генерише 35 милиона послова широм света (ATAG, 2014, стр. 4). Сектор туризма и сектор ваздушног саобраћаја су најбрже растући сектори у глобалној економији (Миловановић и Милићевић, 2013, стр. 65).

Велика растојања између појединих туристичких дестинација су главни разлог који утиче на неоспориву већу конкурентност ваздушног саобраћаја у туризму у односу на друге видове саобраћаја. За одређене дестинације, а због њиховог географског положаја, односно изолованости од водећих глобалних тржишта у Северној Америци, Европи и Азији, ваздушни саобраћај представља једину рационалну варијанту транспорта у туристичким кретањима и једину везу са овим глобално посматрано најважнијим регионима. Код ових земаља, инвестирање у инфраструктуру ваздушног саобраћаја игра кључну улогу у повећању њихове доступности за високо платежне туристе из економски водећих светских региона, у будућем развоју туризма и убирању ширих економских користи од овог развоја.

Поред овога, могу се наводити бројне предности ваздушног саобраћаја у односу на остале видове транспорта у туризму. Ваздушни саобраћај најбоље може да се прилагоди сезонској варијабилности туристичких кретања. Ваздушни саобраћај обезбеђује одговарајући комфор у превозу, који се огледа и у услугама које се пружају путницима. Оштра конкуренција у борби за придобијање путника мотивише авио компаније на константно унапређење ових услуга. Повезаност ваздушног саобраћаја и туризма упућује и на повезаност њихових субјеката привређивања. Данас се многе авио компаније јављају као организатори целог путовања, док је за многе туристичке агенције продаја авио карата главна пословна активност.

Циљ овог рада је да емпиријски истражи међузависност између развоја међународног ваздушног саобраћаја и развоја међународног туризма на основу праћења одабраних варијабли, односно броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста. Резултати истраживања груписани су у две целине. Најпре се, применом метода компаративне анализе, даје преглед података о броју путника у међународном ваздушном саобраћају и броју међународних туриста на светском нивоу и у одабраним регионима. У другом делу, применом метода корелационе анализе, испитана је међузависност између ових варијабли.

2. Преглед литературе

Туризам и ваздушни саобраћај играју све значајнију улогу у глобалној економији, посебно у домену економског развоја. Предности, домет и изазови ових делатности се често посматрају одвојено, што онемогућава сагледавање синергетских ефеката које оба сектора имају на раст и развој светске привреде као целине. Развој туризма је нераскидиво повезан са развојем ваздушног саобраћаја и обрнуто, а њихови ефекти су међусобно условљени. Тражња за услугама ваздушног саобраћаја је изведена из туристичких активности. Ваздушни превоз је главни режим транспорта у међународним путовањима (Paratheodorou, 2002, стр. 381). Дакле, несумњива је комплементарност тражње за туристичким услугама и тражње за услугама ваздушног саобраћаја, а ови сектори заједно утичу на укупно туристичко искуство. Честе промене у туристичкој тражњи захтевају велику еластичност туристичке понуде и константна унапређења (Миловановић и Милићевић, 2014, стр. 39). Туризам није само примарни корисник услуга ваздушног саобраћаја, већ и јединствена прилика за економски раст и развој свих, а посебно мање развијених земаља. Туризам, у ствари, представља привредну активност примарне вредности и значаја за многе земље (Димитровски и Милутиновић, 2014, стр. 58). Према прогнозама Светске туристичке организације и Међународне организације за цивилно ваздухопловство (енгл. International Civil Aviation Organization - ICAO) ови сектори ће наставити континуирани раст, са прогнозираних 1,8 милијарде међународних туриста, од којих ће 52% користити авио саобраћај приликом одласка у одабране дестинације и 6,3 милијарде путника у ваздушном саобраћају до 2030. године (UNWTO, 2011). Смањење трошкова путовања деловало је као кључни покретач раста броја путника. У односу на седамдесете године 20. века, реални трошкови авио путовања данас су смањени за више од 60%, услед дерегулације тржишта авио саобраћаја, развоја енергетски ефикасних авио технологија и појаве јефтиних превозника. Сада су авио услуге, а самим тим и многобројне туристичке дестинације, приступачније широј маси становништва (ATAG, 2014, стр. 16).

Управо се међузависност развоја међународног авио саобраћаја и туризма посебно испољава са почетком процеса либерализације ваздушног саобраћаја седамдесетих година двадесетог века у Сједињеним Америчким Државама (САД), и нешто касније у Европи. Кретање ка мањој регулацији има дугу историју на одређеним ваздухопловним тржиштима. На тржишту САД пресудну улогу у процесу дерегулације и либерализације одиграо је Акт о дерегулацији ваздушног саобраћаја (енгл. Airline Deregulation Act) из 1978. године. У неким другим земљама дошло је до постепене дерегулације и либерализације авио услуга (Shaw, 1982, стр. 42). Завршетак либерализације ваздушног саобраћаја у Европи 1997. и стварање јединственог ваздухопловног тржишта имали су велике импликације на туристичка путовања. Од посебног значаја у овим процесима био је Споразум о отвореном ваздушном простору (енгл. Air Transport Agreement) између САД и Европске уније (ЕУ) постигнут марта 2007. године, а који је ступио на снагу 2008. године (European Commission, 2007). Споразумом је дозвољено да авио компаније ЕУ лете до било ког аеродрома у САД од било ког европског града и обрнуто. Ово делимично либерализовано тржиште је заменило традиционално тржиште на коме су доминирали национални превозници и довело до повећане конкуренције међу авио компанијама, што је резултирало у низу погодности за путнике, пре свега у већој могућности избора и нижим ценама летова (Paratheodorou, 2002). Трансатлантско авионско тржиште због своје величине има огроман економски и финансијски значај. ЕУ и САД су два највећа тржишта на свету, не само када је у питању превоз туриста, већ и широко посматрано (Mayo & Tol, 2009, стр. 90). Важећи прописи

Европске комисије захтевају поштовање принципа транспарентности и фер трговине, у смислу забране било каквих тајних уступака од стране аеродрома специфичним авио компанијама, и подједнаког третмана свих учесника у авио саобраћају (Paratheodorou & Lei, 2006, стр. 49).

Укидање било каквих правних разлика између редовних и чартер летова и постепено појављивање тзв. low cost компанија као трећег, важног играча на тржишту је још један од резултата процеса либерализације. Чартер превозници били су примарни пружаоци авио услуга у туристичким путовањима у Европи све до раних деведесетих година двадесетог века. Сезонски и/или повремени карактер таквих летова представљао је добар образац који може да задовољи потребе туриста. Управо су чартер превозници одиграли једну од кључних улога у експанзији међународног туризма и континуираном расту улоге авио саобраћаја на туристичком тржишту. Ове авио компаније деловале су као изворне low cost компаније, у чијем је пословању нагласак био на смањењу трошкова. Као резултат ниских трошкова, чартер компаније биле су у могућности да понуде ниске цене, утичући на повећање броја путника, као и на већи избор путника у међународном туризму. Појава нискотарифних (low cost) авио превозника се везује за деведесте године двадесетог века. У то време, многобројни национални превозници (конвенционални авио превозници), који су по правилу били у државном власништву, пословали су са високим трошковима и ниском фреквенцијом летова. Улазак на тржиште нискотарифних превозника довео је до боље повезаности између аеродрома (дестинација), до нижих цена летова и веће фреквенције летова. Основна идеја low cost лета се налази у самом имену - нискотарифни лет, уз брз и сигуран превоз до одредишта уз приступачну цену. Специфични циљ пословања ових компанија, односно орјентација на нижу структуру трошкова у односу на традиционалне ваздушне операторе, омогућио је формирање нижих цена карата. У кратком временском периоду, low cost компаније су постале лидер у смањењу трошкова. На нивоу Европске уније постоји заинтересованост за развој low cost саобраћаја због огромних потенцијала за подстицање развоја туризма у региону, путем веће приступачности авио услуга ширем слоју становништва (Francisa и сар., 2004, стр. 512). Оваква заинтересованост постоји и шире посматрано, на глобалном нивоу. Оно што је најважније је то да сама безбедност лета и путника није угрожена смањењем цене. За све летове се примењује прописана регулатива, како на нивоу ЕУ, тако и у светским размерама (Muh, 2011, стр. 284).

Повезаност ваздушног саобраћаја и међународног туризма неминовно доводи до повезаности носилаца њихових активности. У неким случајевима авиокомпаније се укључују у планирање и развој туристичких дестинација, у виду промоције дестинације и подршке њеној инфраструктурној изградњи. С друге стране, саме туристичке дестинације често имају подстицај да инвестирају у локалне аеродроме, у циљу унапређења приступачности и квалитета услуге (Biegera & Wittmerb, 2006, стр. 48). У овим релацијама важност самих аеродрома не сме бити занемарена. Аеродром је прво и последње искуство туриста приликом боравка у одређеној туристичкој дестинацији, и то искуство може да има значајан утицај на позиционирање конкретне туристичке дестинације у свести потрошача. Пријатно искуство са аеродрома је први корак у подстицању туриста на поновљена путовања и развијање концепта лојалности. Представници агенција и програма путовања, као и волонтери из конкретне рецептивне регије су на великом броју аеродрома на располагању путницима. Аеродроми који у своје пословање имплементирају такве програме обезбеђују адекватну сатисфакцију потрошача (Tretheway & Ma, 2006, стр. 26). „Квалитет“ туриста, односно одређених сегмената туристичке тражње, често се мери њиховом куповном моћи, што је уско повезано са одређеним

карактеристикама авио превоза и аеродрома. Време и фреквенција летова или локација аеродрома у одређеној туристичкој дестинацији су фактори са несумњивим утицајем на доступност тржишта и врсту туриста који ће путовати. Аеродроми, а нарочито аеродромска инфраструктура и стратегија пословања, као и авиокомпаније, веома су важни унутар овог оквира. Дестинације које се налазе на разумној удаљености у односу на аеродром, релативно већи аеродроми, квалитетна аеродромска инфраструктура, квалитетна услуга приликом одласака и доласака, привући ће веће авионе са нижим фреквенцијама летова и туристе веће куповне моћи. Мањи аеродроми, и они са нижим квалитетом услуге, предодређени су за low cost и чартер компаније и туристе са релативно нижим приходима (Biegera & Wittmerb, 2006).

Може се рећи да авио услуге које имају следеће карактеристике могу бити снажна потпора развоју међународног туризма: а) висока безбедност превоза као базични захтев; б) широка мрежа рута која омогућава да туризам привуче своје потрошаче из што ширег подручја; в) конзистентност услуга која омогућава да туристичка индустрија у конкретној дестинацији планира обезбеђивање инфраструктуре; г) адекватан капацитет као посебно важна карактеристика за оне туристичке дестинације које су суочене са кулминацијом тражње; д) разуман однос цене и квалитета авио услуга (Shaw, 1982, стр. 42). Посматрано из перспективе туризма, а везано за област авио саобраћаја, постоји потреба фокусирања на: а) даље унапређење ваздушне повезаности кроз либерализацију ваздушног саобраћаја; б) стални развој инфраструктуре; в) дефинисање права и обавеза туристичких потрошача и организатора путовања; г) хармонизацију визног режима и смањење порези и такси; и ублажавање негативног утицаја ваздушног саобраћаја на климатске промене и животну средину (UNWTO, 2013; Gossling & Paul, 2007). Ваздушни саобраћај ће и даље бити један од кључних фактора у дугорочном развоју међународног туризма, са бржим стопама раста и са сталним повећањем значаја у односу на све остале видове транспорта.

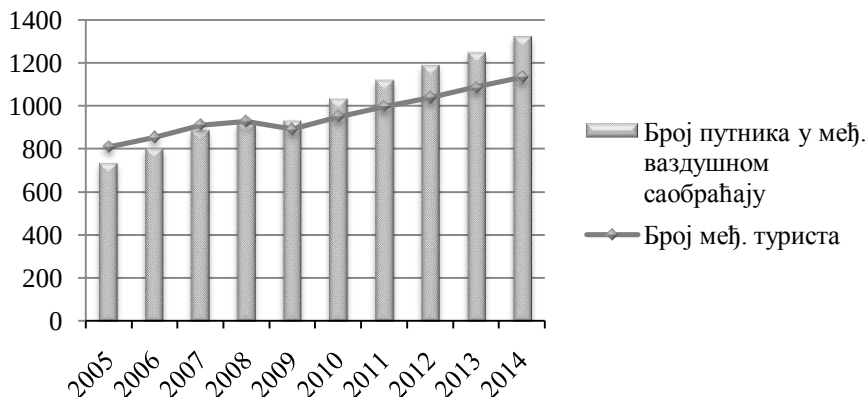
3. Резултати и дискусија

Циљ рада је да применом метода компаративне анализе, корелационе анализе и дескриптивне статистике укаже на везу између међународног ваздушног саобраћаја и међународног туризма. Полазна претпоставка истраживања је да постоји позитивна међузависност између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста. Информациону основу истраживања чине подаци Светске туристичке организације (UNWTO) и Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ICAO). Резултати истраживања груписани су у две целине: а) компаративна анализа броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста и б) испитивање међузависности између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста.

3.1. Компаративна анализа броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста

С обзиром на чињеницу да су међународни туристи главни сегмент тражње за услугама ваздушног саобраћаја, на слици 1, дат је компаративни преглед броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста за период 2005 – 2014. година.

Слика 1: Компаративни преглед броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста (2005 - 2014. година)



Извор: (World Tourism Organization (UNWTO), <http://www2.unwto.org/>; International Civil Aviation Organization (ICAO), <http://www.icao.int/>)

Анализа података представљених на слици 1 доводи до два основна закључка. Најпре, и међународни ваздушни саобраћај и међународни туризам (мерено бројем путника и бројем међународних туриста) бележе значајну експанзију у посматраном десетогодишњем периоду. Друго, једина година када је дошло до благог смањења броја међународних туриста, као и до стагнације броја путника у међународном ваздушном саобраћају у односу на претходну годину је 2009. година. Ово благо опадање, односно стагнација, могу се приписати ефектима и утицају светске економске кризе, уз евидентан опоравак и једне и друге делатности већ наредне, 2010. године.

У табели 1 дат је компаративни преглед броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста у одабраним регионима. Реч је о водећим регионима у светским размерама према међународном туристичком промету и према промету у међународном ваздушном саобраћају (Европа, Азија и Пацифик и Америка).

Табела 1: Компаративни преглед броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста у одабраним регионима

Година	Европа		Азија и Пацифик		Америка	
	путници (у мил.)	туристи (у мил.)	путници (у мил.)	туристи (у мил.)	путници (у мил.)	туристи (у мил.)
2007	435,7	487,8	172,7	181,9	134,4	142,8
2008	461,4	489,4	172,8	184,1	141,1	147
2009	469	461,6	162,6	181,1	137,9	141,6
2010	521	488,9	199	205,4	151	150,1
2011	549,5	503,9	238,6	216,9	155,2	156,6
2012	579,6	540,2	259	233,7	161,5	162,5
2013	549,5	566,4	238,6	249,8	155,2	167,5
2014	639	581,8	318,8	263,3	181,3	181

Извор: (World Tourism Organization (UNWTO), <http://www2.unwto.org/>; International Civil Aviation Organization (ICAO), <http://www.icao.int/>)

Тренд континуираног раста броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста уочен на светском нивоу, валидан је посматрано и по одабраним регионима, уз благо одступање од овог тренда 2009. године. Светска економска криза једино није утицала на број путника у међународном ваздушном саобраћају у Европи, где је и 2009. године забележен раст у односу на претходну годину. Водећи регион и према једном и према другом критеријуму (и према броју путник и према броју међународних туриста) је Европа, на другом месту је регион Азије и Пацифика, док је Америка на трећем месту.

У табели 2 приказани су базни индекси кретања броја путника у међународном ваздушном саобраћају и кретања броја међународних туриста у одабраним регионима, при чему је база 2007. година.

Табела 2: Базни индекси кретања броја путника у међународном ваздушном саобраћају и кретања броја међународних туриста у одабраним регионима (2007 = 100)

Година	Европа		Азија и Пацифик		Америка	
	путници	туристи	путници	туристи	путници	туристи
2007	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2008	105,90	100,33	100,06	101,21	104,99	102,94
2009	107,64	94,63	94,15	99,56	102,60	99,16
2010	119,58	100,23	115,23	112,92	112,35	105,11
2011	126,12	103,30	138,16	119,24	115,48	109,66
2012	133,03	110,74	149,97	128,48	120,16	113,80
2013	126,12	116,11	138,16	137,33	115,48	117,30
2014	146,66	119,27	184,60	144,75	134,90	126,75

Извор: (Прорачун аутора)

На основу базних индекса презентованих у табели 2 може се закључити да регион Азије и Пацифика бележи највећи пораст, како броја путника у међународном ваздушном саобраћају, тако и броја међународних туриста 2014. године у односу на базу 2007. годину. На другом месту према расту броја путника у истом периоду је Европа, док је Америка на другом месту према расту броја међународних туриста.

3.2. Испитивање међузависности између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста

У циљу испитивања међузависности између промета у међународном ваздушном саобраћају и међународног туристичког промета у табели 3 је приказана вредност Пирсоновог коефицијента корелације између анализираних величина на светском нивоу, као и за сваки посматрани регион.

Табела 3: Испитивање међузависности између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста

		Број туриста (свет)	Број туриста (Европа)	Број туриста (Аз.и Пац.)	Број туриста (Америка)
Број путника (свет)	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	0,988(**)			
Број путника (Европа)	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	0,000	0,842(**)		
Број путника (Аз. и Пац.)	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)		0,009	0,943(**)	
Број путника (Америка)	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)			0,000	0,953(**)
					0,000
**Корелација је значајна на нивоу 0,01					

Извор: (Прорачун аутора (SPSS Statistics 19))

Постоји веома висока позитивна међузависност између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста на светском нивоу (вредност коефицијента корелације од 0,988). Висока позитивна међузависност између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста, забележена је и у сваком од посматраних региона, уз нешто нижу вредност коефицијента корелације у Европи (0,842) у доносу на Америку и Азију и Пацифик (0,953 и 0,943, респективно). Добијени резултати су статистички значајни.

Резултати дескриптивне статистике приказани су у табели 4.

Табела 4: Дескриптивна статистика

	Средња вредност	Стандардна девијација	Коефицијент варијације (%)
Број путника (свет)	1018,5	196,028	19,25
Број туриста (свет)	959,8	103,087	10,74
Број путника (Европа)	525,6	67,977	12,93
Број туриста (Европа)	515,0	42,745	8,30
Број путника (Аз. и Пац.)	220,3	53,685	24,37
Број туриста (Аз. и Пац.)	214,5	32,042	14,94
Број путника (Америка)	152,2	15,105	9,92
Број туриста (Америка)	156,1	13,612	8,72

Извор: (Прорачун аутора (SPSS Statistics 19))

На основу вредности коефицијента варијације, може се закључити да је на светском нивоу забележена већа варијабилност броја путника у међународном ваздушном саобраћају у односу на варијабилност броја међународних туриста. Посматрано по регионима, највећу варијабилност како броја путника, тако и броја међународних туриста бележи регион Азије и Пацифика, што је могућа последица експанзије овог региона на међународном туристичком тржишту у 21. веку.

4. Закључак

Развој међународног туризма и међународног ваздушног саобраћаја у савременим условима карактерише изузетна интензивност и међусобна условљеност. Тражња за услугама ваздушног саобраћаја у великој мери је изведена из туристичке тражње, док, са друге стране, ваздушни саобраћај доприноси експанзији међународног туризма, обезбеђујући већу повезаност емитивних и рецептивних туристичких регија и већу доступност туристичких дестинација.

Компаративни преглед података о броју путника у међународном ваздушном саобраћају и броју међународних туриста указује на њихово континуирано повећање на светском нивоу. Посматрано по појединим регионима, може се закључити да региони који су лидери у међународном ваздушном саобраћају, истовремено су и лидери у међународном туризму. Прорачун базних индекса довео је до закључка да регион Азије и Пацифика бележи највећи пораст, како броја путника у међународном ваздушном саобраћају, тако и броја међународних туриста 2014. године у односу на базну 2007. годину.

Потенцијална међузависност међународног ваздушног саобраћаја и међународног туризма испитана је израчунавањем Пирсоновог коефицијента корелације између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста. Резултати корелационе анализе указали су на постојање статистички значајне, веома високе позитивне међузависности између посматраних варијабли на светском нивоу, као и у анализираним регионима. На овај начин потврђена је полазна претпоставка истраживања. Постоји позитивна међузависност између броја путника у међународном ваздушном саобраћају и броја међународних туриста, а развој ових делатности чврсто је повезан и међусобно условљен.

Литература

1. Air Transport Action Group. (ATAG). (2014). *Aviation Benefit beyond Borders*, преузето 05. јануара 2016, са http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LoWRes.pdf.
2. Biegener, T. & Wittmerb, A. (2006). Air transport and tourism - Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12(2006), 40–46. doi:10.1016/j.jairtraman.2005.09.007.
3. Димитровски, Д. и Милутиновић, С. (2014). Место и улога туризма у привреди Србије. *ХиТ менаџмент – Менаџмент у хотелијерству и туризму*, 2(1), 57-64.
4. European Commission. (2007). Air Transport Agreement. *Official Journal of the European Union*, L 134/4.
5. Francis, G., Humphreys, I. & Ison, S. (2004). Airports' perspectives on the growth of low-cost airlines and the remodeling of the airport–airline relationship. *Tourism Management*, 25(2004), 507–514. doi:10.1016/S0261-5177(03)00121-3.
6. Gossling, S. & Peeters, P. (2007). 'It Does Not Harm the Environment!' An Analysis of Industry Discourses on Tourism, Air Travel and the Environment. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(4), 402-417. doi:10.2167/jost672.0.
7. Ђатовић, Д. и Лековић, М. (2015). Макроекономски показатељи међународног туризма Републике Србије. *ХиТ менаџмент – Менаџмент у хотелијерству и туризму*, 3(2), 47-58.

8. International Civil Aviation Organization. (ICAO), <http://www.icao.int/>.
9. Mayora, K. & Tol, R. (2009). Aviation and the environment in the context of the EU-US Open Skies agreement. *Journal of Air Transport Management*, 15(2009), 90–95. doi:10.1016/j.jairtraman.2008.09.018.
10. Миловановић, В. и Милићевић, С. (2014). Управљање туристичким производима Србије у функцији унапређења конкурентности на међународном туристичком тржишту. *ХиТ менаџмент – Менаџмент у хотелијерству и туризму*, 2(1), 38-48.
11. Миловановић, В. и Милићевић, С. (2013). Проблематика одабира стратегије интернационализације хотелских предузећа. *ХиТ менаџмент – Менаџмент у хотелијерству и туризму*, 1(2), 63-75.
12. Мухи, Б. (2011). Савремени пословни модели и маркетинг стратегије нискотарифних авио-компанија са посебним освртом на тржиште Србије. *Индустрија*, 3/2011, 281-293.
13. Papatheodorou, A. (2002). Civil aviation regimes and leisure tourism in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 8(2002), 381–388. doi:10.1016/S0969-6997(02)00019-4.
14. Papatheodorou, A. & Lei, Z. (2006). Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain. *Journal of Air Transport Management*, 12(2006), 47–52. doi:10.1016/j.jairtraman.2005.09.005.
15. Shaw, S. (1982). Airline deregulation and the tourist industry. *Tourism Management*. 40-51. doi:10.1016/0261-5177(82)90025-5.
16. Tretheway, M. & Ma, Z. (2006). Emerging tourism markets: Ageing and developing economies. *Journal of Air Transport Management*, 12(2006), 21–27. doi:10.1016/j.jairtraman.2005.09.008.
17. World Tourism Organization. (UNWTO), <http://www2.unwto.org/>.
18. World Tourism Organization. (UNWTO). (2011). *Tourism Towards 2030*, UNWTO General Assembly 19th Session, преузето 6. јануара 2016, са http://media.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_2030_ga_2011_korea.pdf.
19. World Tourism Organization. (UNWTO). (2013). *Tourism and Air Transport Policies*, 20th Session of UNWTO General Assembly - Background paper for the General Debate, преузето 10. јануара 2016, са http://dtxtg4w60xqpww.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/background_paper_tourism_a_ir_transport_policies_unwto_ga20_rev1.pdf.
20. World Tourism Organization. (UNWTO). 2015. *Tourism Highlights (2015 Edition)*, преузето 10. јануара 2016, са <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>.

Примљено: 18.02.2016. Враћено на дораду 09.03.2016. Прихваћено: 10.03.2016.