

**Predmet:** Sastanak u Privrednoj komori Srbije

Datum: 28.12.2010. godine

Dopis upućen: Gospođi Vidosavi Džagić, potpredsedniku PKS  
Gospodinu Ljubiši Obradoviću, sekretaru PKS

Poštovane kolege,

Kratki rezime našeg sastanka održanog u prostorijama PKS 28. decembra, jeste da svi vazduhoplovni privredni subjekti u Srbiji (firme i institucije) moraju biti organizovani kao jedan sistem okupljen oko zajedničkog zadatka, jer samo tako jedinstveno delujući možemo da održimo vazduhoplovstvo u celini. Dakle, slažemo se sa Vama da treba kreirati jedinstven vazduhoplovni sistem, bilo kroz nadređeno Ministarstvo, bilo kroz nekakvu profesionalnu tržišno orijentisanu organizaciju, u čijem bi radu uvek učestvovala i Država Srbija. Osmišljavale bi se i sprovodile kratkoročne strategije, dogovarao nivo standarda vazduhoplovaca, uticalo na odabir kadrova za najbitnije pozicije u vazduhoplovstvu, sprovodile zajedničke investicione akcije, planirala pomoć posrnutim firmama – materijalna i kadrovska, razvijala vazduhoplovna baza i infrastruktura... UVSS može biti bitan faktor za ovakvu inicijativu, ali neophodno je i objedinjeno delovanje vazduhoplovne „sile“ - naših kolega iz CAD-a, VS Srbije, SMATSA, AB „Nikola Tesla“, Vazduhoplovnog odseka Mašinskog i saobraćajnog fakulteta, Vazduhoplovne akademije „Petar Drapšin“, „Utve“, VTI i instituta „Moma Stanojlović“, vazduhoplovnog roda Vojske Srbije itd.

Kako mi sagledavamo naše vazduhoplovstvo u ovom trenutku:

- Segmenti vazduhoplovstva potpuno su neproporcionalno razvijeni. Dok je SMATSA ustrojena prema svim organizacionim principima korporativnog upravljanja i tržišno orijentisana, ostali segmenti vazduhoplovstva i dalje su neadekvatno organizaciono konfigurisani (kvazi – restrukturirani), što je automatski povuklo nezadovoljavajuće tehnološko-finansijsko poslovanje tih segmenata, koji se iz godine u godinu sve više organizacioni – finansijsko – tehnološki urušavaju.
- Profitabilne vazduhoplovne delatnosti nisu prepoznate čak ni u zakonima. Zakon o vazдушnom saobraćaju se bavi samo malim segmentom vazduhoplovstva, u Zakonu o privrednim društvima ne postoji ni šifra za većinu vazduhoplovnih delatnosti itd.
- Ne postoji jedinstvena strategija razvoja sa naglaskom na izvoznim visokoprofitabilnim delatnostima (u čemu apsolutno prednjači MRO/delatnost održavanja aviona), pa se samim tim u takve niti investira niti se njihovi kapaciteti adekvatno nude na tržištu. Takve delatnosti su mahom neiskorišćene, već ugašene ili su pred izdisajem.
- Posledično, iskusni stručni kadrovi intenzivno napuštaju Srbiju u potrazi za adekvatno plaćenim stručnim radnim pozicijama, polako kruneći naš dugotrajno stvarani tehnološki „know how“. Šteta je već napravljena ali je popravljiva.

Naš predlog rešenja:

- Neophodno je dopuniti Zakon o „vazдушnom saobraćaju“ - naslov ukazuje na pogrešan pristup. EASA tretira „Civil Aviation“ – Civilno Vazduhoplovstvo. Razlika je ogromna, jer osim saobraćaja tu su i dizajn, proizvodnja, održavanje, infrastruktura vazdušnog saobraćaja ...
- Aerodromski slotovi Flag Carrier-a - vrednost jednog slota na London Heatrow-u ide i do 4-5 miliona USD, a sadašnji Jat Airways ih ima 14 samo na tom aerodromu! Naravno, ta primarna vrednost, ukoliko se ne koristi samo je potencijalna vrednost i zato je neophodno brzo definisanje vlasničke strukture, reorganizovanje i rebrandiranje u „Air Serbia“ ili sl. To je druga bitna vrednost Flag Carrier-a – prepoznatljivost nacionalnog brenda. Treća bitna dobit od Flag Carrier-a je kontrola cene avioprevoza

---

(dakle i troškova kompanije), što je bitno za frekvenciju putnika na našim aerodromima koji su trenutno nedovoljno iskorišćeni.

- Država teži strateškim partnerstvima kao mađioničarskim rešenjima, ne obazirući se na činjenicu da je strateško partnerstvo jedan od poslednjih stadijuma u uspešnom razvoju kompanije i svojevrsan je poraz sadašnjeg vlasnika (RS). Neophodno je primeniti sistem regrutovanja, školovanja i angažovanja menadžerskog kadra, s obzirom da je pitanje upravljanja našim kompanijama definitivno najproblematičnije i pravi je razlog zbog kojeg kapacitete naših kompanija ne pretvaramo u profit. Do stadijuma samostalne profitabilnosti možemo doći i sopstvenim snagama. Mi se ovde koncentrišemo na vazduhoplovstvo, ali sistem se može primeniti i na ostala državna preduzeća. Poznato je da svega oko 5 % ljudi ima liderskih i menadžerskih kvaliteta dovoljnih za uspešno vođenje kompanija, a poseban izazov predstavljaju korporacije. Trebalo bi osmisliti sistem regrutovanja, školovanja i ugovornog vezivanja srpskih kandidata, koje bi opet i trebalo birati među onima koji su i samostalno radili na svom dodatnom menadžerskom obrazovanju. Izbeći mogućnost angažovanja „podobnih“ umesto sposobnih.
- Možemo pomoći (UVSS) kroz svojevrsan profesionalni angažman naših članova (kontakti i savetnička uloga kako investitoru tako i Republici Srbiji kao vlasniku), i u povezivanju sa najkvalitetnijim investitorima (kompanijama) u oblasti vazduhoplovstva. Ovo jeste način da se vazduhoplovstvo revitalizuje, jer u tom slučaju naše resurse neće iskorišćavati neko drugi, a da se mi kao Republika Srbija u tome nismo ni oprobali na tržištu. Kompromis ove dve solucije (RS u svojstvu vlasnika VS strateški partner) mogao bi biti postignut kroz saradnju na državnom nivou, kroz bilateralne sporazume o investiranju sa Airbus-om, Boeingom, CFM-om i drugima. Ukoliko bi do takvih pregovora sa njima došlo, neophodno bi bilo direktno uključiti stručna lica iz privrednih subjekata kojih se pregovori tiču.

S poštovanjem,

Za UO UVSS-a



Rade Savić, Predsednik