

## Opšti slučajevi međudržavnih aerodroma

FILIP M. SOVILJ, Univerzitet u Beogradu,  
Saobraćajni fakultet, Beograd  
BOJANA D. MIRKOVIĆ, Univerzitet u Beogradu,  
Saobraćajni fakultet, Beograd

*Stručni rad*  
UDC: 656.7.072.5  
625.717  
DOI:10.5937/tehnika1903433S

*U radu su predstavljena četiri slučaja međudržavnih aerodroma u zavisnosti od položaja aerodromske infrastrukture i dogovora između država o načinu njenog korišćenja. Za definisanje slučajeva poslužila su postojeća rešenja, a dodatno su razrađene moguće varijante prema viđenju autora. Nije poznata druga relevantna literatura koja se, do danas, bavila ovom tematikom. Koncept međudržavnog aerodroma je viđen i kao jedno moguće (prelazno) rešenje za aerodrome u politički osetljivim područjima.*

**Ključne reči:** međudržavni aerodrom, putnički terminal, granični prelaz

### 1. UVOD

Proces obrade putnika i njihovog prtljaga pre ukrcavanja i posle iskrcavanja u/iz vozila je nešto složeniji kod putničkih pristanišnih zgrada (terminala) u vazdušnom nego kod većine ostalih vidova saobraćaja. Sa ciljem da se omogući što efikasniji proces prevoženja i bezbednost, kako tehnički tako i u odnosu na neželjene namerne akte, u okviru pripreme za let uobičajeno se vrši provera identiteta putnika, zatim rezervisanje mesta u avionu, merenje i predaja prtljaga (kontrolisanje težinskog opterećenja vazduhoplova), kao i bezbednosna provera putnika [1]. U slučaju prevoza putnika u međunarodnom vazdušnom saobraćaju, aerodromi imaju ulogu graničnih prelaza (emigraciona/imigraciona kontrola i carinska kontrola), što dodatno usložnjava pripremu za ukrcavanje, a posebno prijem putnika po iskrcavanju iz aviona. Sa druge strane, izmeštanjem granice u odnosu na geografsku graničnu liniju, aerodromi značajno doprinose menjanju samog koncepta graničnih oblasti i otvaraju nove mogućnosti. Tako, na primer, bilateralnim sporazumom između Kanade i Sjedinjenih Američkih Država, omogućeno je da putnici iz ove dve zemlje prođu kroz carinsku i pasošku kontrolu na polaznom aerodromu, pre ukrcavanja u avion, da to ne bi morali da rade na aerodromu dolaska [2]. Marquez [3] ističe tu granicu između vaz-

dušne i zemaljske strane kao jednu od najvažnijih karakteristika koje oblikuju aerodrome.

Kada se aerodrom nalazi u blizini granice dve ili više država, njemu prirodno gravitiraju putnici iz tih susednih država sa različitim zahtevima u pogledu emigracione/imigracione i carinske kontrole. Činjenica da aerodromski terminali po svojoj funkciji mogu biti granični prelazi omogućila je da se ovakvi aerodromi razvijaju u skladu sa potrebama svog opslužnog područja. Tako su u praksi nastali tzv. međudržavni aerodromi koji, osim obaveznih procesa obrade putnika i prtljaga, nude i „višestruke“ granične prelaze.

Na ovaj način se svim putnicima iz opslužnog područja značajno olakšava putovanje od vrata do vrata, što ove aerodrome čini atraktivnijima za putovanje. U suprotnom, putnici koji nisu iz države u kojoj se aerodrom nalazi, bili bi u situaciji da dva puta prelaze granicu – jednom na putu do/od aerodroma i drugi put na samom aerodromu (u slučaju međunarodnih letova). Na način organizacije i funkcionisanja jednog međudržavnog aerodroma najviše utiče njegov položaj. Međudržavni aerodromi se mogu nalaziti u blizini granice, na samoj granici ili čak na „ničijoj zemlji“.

U ovom radu su predstavljena četiri slučaja međudržavnih aerodroma (kao u [4]) u zavisnosti od položaja aerodromske infrastrukture u odnosu na državnu granicu i od dogovora između država o načinu njenog korišćenja. Za definisanje slučajeva poslužila su postojeća rešenja, a dodatno su razrađene moguće varijante prema viđenju autora. Nije poznata druga relevantna literatura koja se, do danas, bavila ovom tematikom.

---

Adresa autora: Filip Sovilj, Univerzitet u Beogradu,  
Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305  
e-mail: fsovilj@yahoo.co.uk  
Rad primljen: 18.04.2019.  
Rad prihvaćen: 08.05.2019.

Zbog lakšeg razumevanja, dati su uopšteni primeri na granici dve države – A i B. U slučaju da se aerodrom nalazi na teritoriji samo jedne države, u pitanju je država A, dok je država B susedna država sa pristupom aerodromu. U ovom radu se nismo bavili vlasničkom strukturom ovakvih aerodroma, jer se čini da ne postoji neki univerzalni model; to su pre posebna rešenja koja se razlikuju od slučaja do slučaja. Za svaki od četiri slučaja komentarisana je teritorijalna nadležnost nad delovima aerodroma (zajednička/podeljena) koja direktno ukazuje na nadležnost vazduhoplovnih vlasti u postupku sertifikacije aerodroma. Operater(i) ovakvog aerodroma moraju uskladiti infrastrukturu, organizaciju i operacije sa sertifikacionim zahtevima svake ili obe države u domenima njihove nadležnosti.

## 2. SLUČAJ 1

Prvi slučaj je međudržavni aerodrom sa zajedničkim terminalom i zajedničkom vazdušnom stranom (slika 1). Funkcionisanje i struktura ovakvog aerodroma se ne razlikuje mnogo od bilo kog drugog aerodroma.



Slika 1 – Slučaj međudržavnog aerodroma sa zajedničkim terminalom i zajedničkom vazdušnom stranom

Sve procedure u poletanju i sletanju aviona, prihvatu i otpremi aviona, opsluzi putnika i prtljaga, kao i opsluzi tereta su uobičajene. Celokupna aerodromska infrastruktura se nalazi na teritoriji jedne države (A), u blizini granice sa drugom (B). Aerodrom funkcioniše jedinstveno (kao jedan aerodrom), ima zajedničku vazdušnu stranu, kao i jedinstven IATA i ICAO kôd. To znači da je potpuno svejedno u kom delu pristanišne platforme će se avion nalaziti prilikom prihvata i otpreme, tj. sa kojeg dela terminala će avion obavljati saobraćaj. Zemaljska strana terminala (pre pasoške kontrole u odlasku i nakon pasoške kontrole u odlasku) se koristi odvojeno.

### Dolazni saobraćaj

Putnici - Nakon iskrcavanja, putnici ulaze u zajednički tranzitni prostor, iz kojeg dalje odlaze u jedan ili drugi deo terminala (A ili B), gde ih očekuje policijska služba države koja im je krajnje odredište.

Tako razdvojeni, putnici se nalaze u različitim državama, iako se fizički nalaze u istoj zgradi. Oni putnici kojima je odredište susedna država (B), do nje dolaze drumskim i/ili pešačkim koridorom direktno iz terminala te države.

Prtljag - Problem organizacije ovakvog međudržavnog aerodroma predstavljaju isporučivanje i preuzimanje prtljaga. Uobičajeno, prtljag bi trebalo preuzeti po ulasku u neku državu, tj. nakon izvršene imigracione (pasoške) kontrole putnika, a pre carinske kontrole, kako bi, ukoliko je potrebno, prtljag bio ocarijen. Moguća rešenja su:

- Razdvajanje prtljaga na polaznom aerodromu, napomenom putnika o državi konačnog odredišta prilikom predaje prtljaga i stavljanjem posebne oznake na prtljag, koja se razlikuje od one uobičajene o podacima putnika, letu i aerodromu sletanja. U tom slučaju, putnici bi nakon iskrcavanja, kao i na bilo kom drugom aerodromu bilo gde u svetu, prošli pasošku proveru, preuzeli prtljag i prošli carinsku proveru pre izlaska iz aerodromskog kompleksa. Ovim bi redosled procesa opsluge putnika bio ispoštovan. Otežavajuće okolnosti su razdvajanje prtljaga po istovaru iz aviona (čime se proces prihvata aviona produžava) i neophodnost postojanja razdvojenih prostorija za preuzimanje prtljaga (po jedna u svakom delu terminala, tj. državi).
- Preuzimanje prtljaga odmah po iskrcavanju iz aviona i ulaska u terminal (karusel za izdavanje prtljaga je zajednički za sve putnike), i potom razdvajanje putnika sa prtljagom ka delu terminala određene države (A ili B deo terminala), u kojem su, najpre pasoška, a potom i carinska kontrola. Otežavajuće okolnosti su nestandardno dimenzionisanje hola u kojem se vrši pasoška provera (mora biti veliki prostor za putnike koji čekaju u redu sa ličnim prtljagom), te udobnost i pokretljivost putnika koji nose sa sobom prtljag.
- Izgradnja prostora za preuzimanje prtljaga u kojem bi trake karusela neprekidno kružile iz jednog u drugi deo terminala (A i B). Takav prostor bi fizički bio odvojen između terminala, sa mogućnošću prolaska samo prtljaga. Ovakvim rešenjem ne bi bilo potrebno razdvajanje prtljaga na polaznom aerodromu niti preuzimanje prtljaga odmah po iskrcavanju iz aviona. Obe države bi imale zajednički prostor za izdavanje prtljaga, na lokaciji koja omogućava uobičajeni redosled procedure opsluge putnika. U ovom slučaju bi trebalo planirati zajedničku službu za izgubljeni/nađeni prtljag, koja bi omogućila primopredaju prtljaga iz jedne u drugu zonu, u slučaju preuzimanja pogrešnog komada prtljaga.

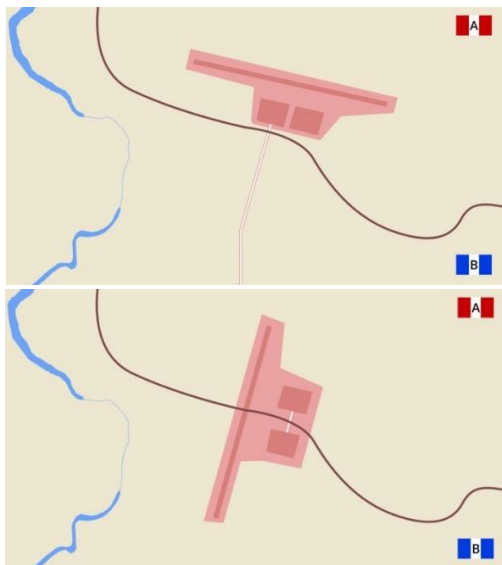
*Odlazni saobraćaj*

Putnici - Putnici iz države na čijoj teritoriji se nalazi aerodrom, dolaze na dati deo terminala (A) regularnim pristupnim vezama, dok iz susedne države dolaze dramskim i/ili pešačkim koridorom sa teritorije te države do dela terminala koji joj pripada (B). I u jednom i u drugom slučaju, putnici se prijavljuju na let u delu terminala na koji su stigli. Potom se nad putnicima vrši pasoška (a po potrebi i carinska) kontrola date države. Nakon svih provera, putnici dolaze do tranzitnog dela, u kojem se susreću sa putnicima iz drugog dela terminala i na kraju se zajedno ukrcavaju u avion.

Prtljag - Za razliku od dolaznog saobraćaja, u odlaznom nema poteškoća u tokovima prtljaga. Prtljag se iz oba dela terminala (A i B) doprema do jedinstvene sortirnice gde se sakuplja (konsoliduje) i potom razvrstava za različite letove. Svaki prtljag, bez obzira na deo terminala na kojem je izvršena registracija, nosi istu oznaku aerodroma krajnjeg odredišta. Agenti prihvata i otpreme iz sortirnice dopremaju prtljag do aviona i utovaruju ga. Postojeći aerodrom sa ovakvom organizacionom strukturom je Ženeva, SUI; Scandinavian Mountains Airport (Sälen, SWE – Trysil, NOR); kao i nekoliko malih aerodroma na granici SAD i Kanade [5]. Mogući aerodromi sa ovakvom organizacionom strukturom su: Portorož, SLO (jedno od rešenja); Nikozija, CYP (jedno od rešenja).

## 3. SLUČAJ 2

Drugi slučaj je međudržavni aerodrom sa razdvojenim terminalima i delimično zajedničkom vazdušnom stranom.



Slika 2 – Slučajevi međudržavnog aerodroma sa dva razdvojena terminala i delimično zajedničkom vazdušnom stranom

Bilo da se aerodrom nalazi u jednoj državi u blizini granice sa drugom (slika 2a) ili na granici između dve države (slika 2b), funkcionisanje ovakvog međudržavnog aerodroma se u ovim slučajevima neće međusobno razlikovati.

Postoje dva razdvojena terminala, od kojih svaki pripada jednoj od država i svaki ima svoj IATA i ICAO kôd, što znači da jedan aerodrom funkcioniše kao dva razdvojena aerodroma. Deo vazdušne strane je zajednički za obe države (manevarske površine, tj. poletno-sletna staza i sistem rulnih staza), a deo je zaseban za svaku državu ponaosob (pristanišne platforme, parking pozicije, hangari). Slično je i sa „vazdušnim“ uslugama, neke moraju biti zajedničke (prilazna i aerodromska kontrola letenja i vatrogasno-spasilačka služba), a neke mogu biti zajedničke ili zasebne (kontrola saobraćaja na platformi i prihvat i otprema aviona). Zemaljska strana je potpuno razdvojena, pa su i „zemaljske“ usluge zasebne za svaku državu (opsluga putnika i prtljaga, opsluga tereta, imigraciona kontrola, bezbednosna kontrola, itd.).

Avio-kompanije - Ovakva organizacija aerodroma najviše pogoduje avio-kompanijama, jer jedan aerodrom više nema monopolistički položaj, već su u pitanju dva međusobno konkurentna aerodroma u okviru jedinstvene aerodromske infrastrukture. Avio-kompanije mogu izabrati državu, tj. terminal s kojeg će obavljati saobraćaj na osnovu pogodnosti koje pruža svaki od njih. Brojni su činioci koji utiču na odabir terminala, kao što su: troškovi aerodromskih usluga, fizičke karakteristike pristanišnih platformi, operativna ograničenja pristanišnih platformi, državni propisi država vlasnica aerodroma, politički odnosi s trećim državama ka kojima/iz kojih se obavljaju letovi, vrsta leta, i dr.

Aerodromske službe kroz razne naknade naplaćuju pružene usluge avio-kompanijama kao direktnim korisnicima aerodroma. Naknade za pojedine usluge ovakvog međudržavnog aerodroma moraju imati istu cenu za ceo aerodrom, jer ih pružaju zajedničke službe. U njih spadaju: naknade za sletanje (nadležna je zajednička služba aerodromske kontrole letenja; obrazuju se na razne načine, a najčešće na osnovu MTOW – najveće dozvoljene mase aviona u poletanju), naknade za avionsku buku (služe kao odšteta okolnom stanovništvu i za sprovođenje mera za smanjenje buke, a obrazuju se na osnovu doba dana operacije, MTOW, kategorije aviona), i dr.

Za većinu naknada, pak, svaki terminal daje svoju cenu, pa se njihov iznos može međusobno razlikovati. U njih spadaju: putničke naknade (za korišćenje putničkog terminala i usluga za opslugu putnika i njihovog prtljaga), naknade za parkiranje aviona i korišćenje hangara (cene se obrazuju na osnovu MTOW,

dimenzija aviona, vremena korišćenja parking pozicije/hangara, itd.), naknade za gorivo (cenu određuje aerodrom/terminal ili agent za snabdevanje gorivom), naknade za bezbednost (zaračunavaju se po ukrcanom putniku), naknade za korišćenje avio-mosta, naknade za prevoz putnika na platformi, naknade za odleđivanje, troškovi prihvata i otpreme aviona (niz radnji koje se obavljaju kako bi se avion prihvatio s jednog leta i otpremio na naredni let; pružalac usluge prihvata i otpreme aviona može biti aerodrom/terminal, neka avio-kompanija sa datom službom ili specijalizovani agent za prihvata i otpremu aviona, i svi oni mogu poslovati na celom aerodromu ili samo na jednom od terminala), i dr.

Avio-kompanija sagledava neke od fizičkih karakteristika pristanišne platforme koje su bitne za avion koji leti na određenoj liniji (veličina platforme, broj, veličina, položaj i lokacija parking pozicija, itd.).

Svako avio-kompaniji je jedan od ciljeva da njen svaki avion ima što veći nalet. To se ostvaruje kraćim vremenom zadržavanja aviona na zemlji kroz, između ostalog, učinkovitu uslugu prihvata i otpreme aviona, kraće vreme zaštitnog pojasa za susedne ili bliske parking pozicije, kraće vreme izguravanja aviona sa parking pozicije, itd., a to svaki terminal ovakvog međunarodnog aerodroma određuje za sebe.

Državni propisi se mogu razlikovati međusobno i često mogu biti stroži od onih koje propisuju međunarodna vazduhoplovna tela. Tako, na primer, neka država može zabraniti saobraćaj određenim avionom (zbog buke koju izaziva, emisije štetnih gasova ili smanjene bezbednosti), dok susedna država može dozvoliti saobraćaj istim avionom. Po pitanju ovakvih zahteva koji se odnose na zajedničku infrastrukturu (manevarske površine), sadržaje, službe itd., moraju biti ispunjeni stroži propisi od dve države. Zahtevi koji se odnose samo na pristanišni kompleks (npr., zaštitni pojas između dva parkirana aviona, brzina kretanja vozila na servisnim saobraćajnicama, itd.) primenjuju se onako kako propisuje svaka država zasebno.

Postoji mogućnost da neka država (A) nema nikakve ili nema dobre diplomatske odnose s nekom drugom, ali zato njoj susedna država (B) ima. Tada će avio-kompanija odabrati njen terminal (države B) za saobraćaj, jer će i dalje obavljati letove ka datom aerodromu i istom opslužnom području.

Iako sa istog aerodroma, sâm let se može razlikovati u zavisnosti od terminala s kojeg se obavlja saobraćaj, odnosno kôda pod kojim se leti, pa se tako let može voditi kao domaći (kada se radi o letu za koji ne postoje imigracione i carinske provere) ili kao međunarodni (kada postoje takve provere). Ukoliko su treća država (ona ka kojoj se leti) i jedna od država (država A ili B) članice određene zone o slobodnom kretanju

(npr. Schengenska zona), sav saobraćaj se vodi kao domaći, jer između država nema „spoljašnjih“ granica, pa nema ni imigracione kontrole putnika, niti carinske kontrole prtljaga i tereta. U slučaju statusa domaćeg leta, avio-kompanije nemaju pravo prodavati neoprezovanu robu na svojim letovima (eng. duty free), od koje ostvaruju velike prihode, naročito niskotarifne avio-kompanije (eng. low-cost carriers), pa kod ovakvih aerodroma imaju mogućnost da se opredele za saobraćaj na terminalu one države koja nije u takvoj zoni.

Agenti za prihvata i otpremu aviona - Zbog činjenice da terminali vode sopstvenu poslovnu politiku, različiti su pružaoci usluga na svakom od njih. Svi agenti za prihvata i otpremu aviona koji su prisutni na aerodromu, mogu poslovati na samo jednom terminalu ili na čitavom aerodromu. U zavisnosti od toga, agenti formiraju cene svojih usluga. Takođe, države/vlasnici terminala mogu ili ne moraju dozvoliti rad nekom agentu na svom terminalu. Veći izbor agenata prihvata i otpreme stvara konkurenciju (čak i između terminala) i obara cenu usluge, što dodatno pogoduje avio-kompanijama.

Operacije - Odmah po sletanju na zajedničku poletno-sletnu stazu, avion pristupa jednoj (A) ili drugoj (B) državi rulajući do njene vazdušne strane i do odgovarajuće parking pozicije uz terminal te države. Iako aerodrom služi obema državama, već unapred je poznato do koje države se obavlja let, na osnovu aerodromskog kôda. Zbog činjenice da svaki terminal ima svoj kôd (a pritom su pristanišne platforme fizički potpuno razdvojene), nije moguće preusmeriti avion na neku parking poziciju na susednom terminalu, npr. usled zagušenja saobraćaja ili vanredne situacije. Prihvata aviona vrši agent koji ima dozvolu za rad samo na tom terminalu. Nakon što budu izvršene sve radnje za otpremu, avion se isparkirava s parking pozicije koja pripada određenom terminalu, tj. državi, rula po površinama za kretanje (rulnim stazama na platformi i ostalim pristupnim rulnim stazama) na vazdušnoj strani te države i potom nastavlja rulanje po zajedničkim površinama za kretanje i poleće sa zajedničke poletno-sletne staze.

#### *Dolazni saobraćaj*

Putnici - Kada se putnici iskrcavaju, ulaze u terminal države sletanja u kojoj najpre prolaze pasošku kontrolu, zatim preuzimaju prtljag i potom prolaze carinsku kontrolu, tako da je ispoštovan redosled procedura opsluge putnika u dolaznom saobraćaju. Prelazak u terminal susedne države je moguć samo nakon svih provera i zvaničnog ulaska u državu sletanja. Time se ne stvaraju problemi oko isporučivanja i preuzimanja prtljaga, a bezbednost je povećana. Čak ni u tranzitnom prostoru nije moguće preći iz države A u državu B, jer

bi se time izgubio moguć status leta (domaći/međunarodni). U slučaju da se aerodrom nalazi na granici između dve države (slučaj 2b), putnici dalje u države odlaze regularnim pristupnim vezama. U slučaju da se aerodrom nalazi u jednoj državi u blizini granice sa drugom (slučaj 2a), putnici u državu B dalje idu drumskim i/ili pešačkim koridorom od terminala te države, dok u državu A idu uobičajeno.

**Prtljag** - Na aerodromu poletanja, prilikom registracije putnika, na prtljag se kači oznaka sa aerodromskim kôdom onog terminala na koji se sleće. Teorijski, u slučaju da postoji više letova raznim avio-kompanijama s nekog aerodroma na različite terminale ovakvog međudržavnog aerodroma (i na terminal A i na terminal B), ne može doći do mešanja prtljaga. Sav prtljag je ukupljen od trenutka predaje na polaznom aerodromu do trenutka isporučivanja na terminalu dolaznog međudržavnog aerodroma (A ili B). Putnici prtljag preuzimaju u prostoriji namenjenoj za to, nakon pasoške, a pre carinske kontrole.

#### *Odlazni saobraćaj*

**Putnici** - Kao i u dolaznom saobraćaju, u zavisnosti od položaja aerodroma, putnici iz svake države do svog terminala dolaze regularnim pristupnim vezama (slučaj 2b) ili posebnim koridorom iz države B, a regularnim vezama iz države A (slučaj 2a). Nakon registracije putnika i pasoške kontrole, putnici dolaze u tranzitnu zonu (do koje je moguć pristup samo iz datog terminala), odakle se dalje ukrcajavu u avion.

**Prtljag** - Tok prtljaga je istovetan tokovima na svim drugim aerodromima. Prilikom prijavljivanja na let, putnik predaje svoj prtljag, koji biva izmeren i označen, i kao takav se doprema do sortirnice, konsoliduje i zatim dovozi do aviona u koji se utovaruje.

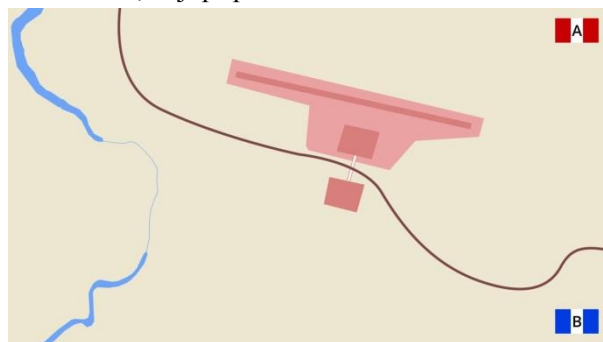
Postojeći aerodromi sa ovakvom organizacionom strukturom su Evroaerodrom (Basel, SUI – Mulhouse, FRA – Freiburg, GER) i Aqaba, JOR.

Moguć aerodromi sa ovakvom organizacionom strukturom su: Ceuta, ESP; Melilla, ESP; Nikozija, CYP (jedno od rešenja); Portorož, SLO (jedno od rešenja).

#### 4. SLUČAJ 3

U trećem slučaju međudržavni aerodrom ima razdvojene terminale od kojih samo jedan ima pristup vazdušnoj strani (slika 3). Celokupna vazdušna strana ovakvog aerodroma i jedan terminal se nalaze na teritoriji jedne države (A), neposredno uz granicu sa susednom državom (B), na čijoj teritoriji se nalazi drugi terminal, koji je sa prvim povezan pešačkim koridorom. U terminalu A i na njemu pripadajućoj infrastrukturi se obavljaju sve aerodromske radnje za čitav vazdušni saobraćaj na ovom aerodromu. Ovom

terminalu se pristupa direktno iz države A i u njemu se vrši opsluga putnika (i njihovog prtljaga) kojima je krajnje/početno odredište država A. Sa druge strane, terminal B služi samo za opslugu putnika kojima je krajnje/početno odredište država B i on nema pristup vazdušnoj strani, što znači da se vazdušni saobraćaj na ovom aerodromu ne obavlja s ovog terminala. Ovaj terminal ima ulogu i graničnog prelaza, ali samo za putnike koji koriste aerodrom. Sve procedure u vezi s avionima, avio-kompanijama, agentima prihvata i otpreme, kao i teretnog saobraćaja su uobičajene i ne razlikuju se u odnosu na ostale aerodrome (koji se nalaze u samo jednoj državi). Aerodrom ima jedan IATA i ICAO kôd, koji pripada državi-vlasniku aerodroma.



Slika 3 – Slučaj međudržavnog aerodroma sa dva razdvojena terminala, od kojih samo jedan ima pristup vazdušnoj strani

#### *Dolazni saobraćaj*

**Putnici** - Iskrcavanje svih putnika iz aviona se vrši u onom terminalu koji ima pristup vazdušnoj strani (terminal A). Dalji tok kretanja putnika zavisi od države krajnjeg odredišta (A ili B) i može se odvijati na jedan od dva načina:

- Svi putnici se zajedno kreću od ulaska u terminal (A) do nekog od izlaza iz zgrade – iz tranzitnog prostora terminala dolaze do službi za imigracionu (pasošku) proveru države A za ulazak i potom preuzimaju svoj prtljag. Dalje, putnici ka državi A idu uobičajenim putem, prolazeći carinsku proveru države A, do pristupne strane (eng. curb side) njenog terminala. Nasuprot njima, putnici ka državi B još jednom prolaze pasošku proveru države A, ovog puta za izlazak, i potom pešačkim koridorom dolaze iz terminala A u terminal B, u kojem se vrše imigracione i carinske provere države B, a onda se upućuju dalje do pristupne strane tog terminala. Na ovaj način, aerodrom (terminal) ima ulogu graničnog prelaza između država A i B.
- Putnici se razdvajaju odmah po izlasku iz tranzitne zone terminala A. To podrazumeva neuobičajenu unutrašnju strukturu terminala, jer je neophodno izgraditi prostor za isporučivanje prtljaga u tranzitnoj zoni, čime se odstupa od redosleda procesa

opsluge putnika i prtljaga. Nakon što preuzmu svoj prtljag, putnici se upućuju ka službama imigracije i carinske provere one države koja im je krajnje odredište. Službe svake od država se nalaze u terminalu kojim one upravljaju. Postoji fizički odvojen prolaz za kretanje putnika od prostorije za isporučivanje prtljaga u terminalu A do nadzemnog pešačkog koridora koji vodi ka prekograničnom terminalu B.

Prtljag - Nije bitno koja je država krajnje odredište, stoga nije potrebno da putnici to napomenu na polaznom aerodromu. Celokupan prtljag na aerodromu poletanja se obeležava istom oznakom o aerodromu sletanja i po sletanju se istovaruje zajedno i doprema do prostorije za isporučivanje prtljaga na zajednički karusel (transporter za prtljag). Kao i kod toka putnika, postoje dva načina za organizaciju toka prtljaga: 1) u terminalu sletanja, između pasoške i carinske provere države sletanja (za putnike ka državi A), odn. između ulazne i izlazne pasoške provere države sletanja (za putnike ka državi B) i 2) u tranzitnoj zoni, a pre razdvajanja putnika ka službama provere jedne ili druge države.

#### *Odlazni saobraćaj*

Putnici - Tok odlaznih putnika iz države na čijoj teritoriji se nalazi vazduhoplovna infrastruktura aerodroma (A) je uobičajen, što znači da putnici u jednom terminalu obave sve procedure određenim redosledom. S druge strane, kod tokova odlaznih putnika iz susedne države (B), kao i u suprotnom smeru za dolazne putnike, postoje dva načina organizacije ovakvog međudržavnog aerodroma:

- Terminal ima ulogu graničnog prelaza i u njemu se delimično obavljaju procedure opsluge odlaznih putnika. To znači da se putnici u terminalu B prijavljuju na let (ali ne moraju predati prtljag) i podvrgavaju pasoškoj proveri službe države B, a potom pešačkim koridorom dolaze do terminala A, u kojem prolaze ulaznu pasošku proveru države A, čime zvanično ulaze u tu državu, potom predaju prtljag (ukoliko takva mogućnost ne postoji na prethodnom terminalu) i na kraju se podvrgavaju izlaznoj pasoškoj proveri države A.
- U oba terminala se obavljaju sve procedure opsluge odlaznih putnika od strane države koja upravlja datim terminalom. Nakon svih obavljenih procedura, putnici iz obe države (A i B) se sastaju u tranzitnoj zoni terminala A, odakle zajedno odlaze ka prostoru iz kojeg se ukrcavaju u avion.

Prtljag - Slično toku odlaznih putnika se odvija tok odlaznog prtljaga, što znači da prtljag može biti predat samo na terminalu A ili na terminalima A i B (u zavisnosti iz koje države putnici pristupaju aerodromu). Sav prtljag (predat na svakom od terminala prilikom

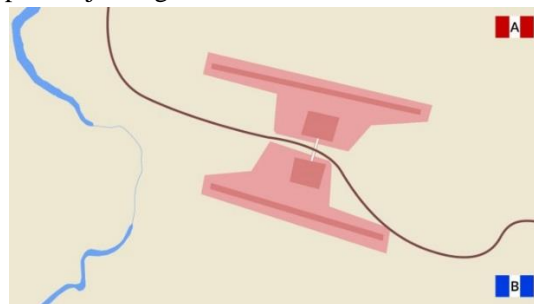
registracije putnika) se doprema do jedinstvene sortirnice, u kojoj se konsoliduje i dalje utovaruje u avion. Bez obzira da li je prtljag predat na terminalu A ili B, na njega se kači jedinstvena oznaka o aerodromu sletanja.

Postojeći aerodrom sa ovakvom organizacionom strukturom je Tijuana, MEX, kao i nekoliko malih aerodroma na granici SAD i Kanade.

Mogući aerodromi sa ovakvom organizacionom strukturom su: Gibraltar GBR/ESP; Portorož, SLO (jedno od rešenja).

#### 5. SLUČAJ 4

U četvrtom slučaju, međudržavni aerodrom ima razdvojene terminale, svaki sa svojom vazdušnom stranom (slika 4). Drugim rečima – dva aerodroma, međusobno potpuno nezavisne infrastrukture, nalaze se s različitih strana granice. Oba aerodroma imaju svoj IATA i ICAO kôd. Položaj aerodroma je takav da je moguće povezivanje njihovih terminala nadzemnim ili podzemnim koridorom, i to: unutar terminala blizu pristupnih strana (eng. curb side) ili između tranzitnih zona. Nije moguće pristupiti terminalu susedne države preko vazdušne strane. Na koji god od prethodna dva načina da je izveden koridor, ovakav položaj dva aerodroma ih svrstava u međudržavne, jer je omogućeno presedanje putnika s jednog leta obavljenog na aerodromu u jednoj državi na drugi let koji se obavlja na aerodromu u drugoj državi, kao i završetak putovanja u susednoj državi. Praktično, nakon sletanja i obavljenih svih procedura u terminalu na jednom aerodromu (A), moguće je koridorom doći do terminala drugog aerodroma (B) i u njemu obaviti sve procedure za poletanje s tog aerodroma.



Slika 4 – Slučaj međudržavnog aerodroma sa dva razdvojena terminala, svaki sa svojom vazdušnom stranom

Avio-kompanije - Postojanjem dva nezavisna, a bliska aerodroma, koji pripadaju različitim državama, stvara se neuobičajena aerodromska konkurencija za isto opslužno područje. To izuzetno pogoduje avio-kompanijama, koje imaju mogućnost da smanje svoje troškove odabirom aerodroma čije su usluge jeftinije i/ili čije karakteristike više odgovaraju avionima kojima avio-kompanije raspolažu.

Agenti za prihvat i otpremu aviona - Na svakom od aerodroma nezavisno posluju različiti pružaoci usluge prijehata i otpreme.

Putnici i prtljag - Pored olakšanog kretanja putnika s jednog na drugi aerodrom, odnosno, iz jedne u drugu državu, pozitivna strana za putnike ovakvih međudržavnih aerodroma su i veći izbor letova i niže cene avio-karata. Tokovi putnika i prtljaga se razlikuju u zavisnosti od lokacije koridora.

U slučaju da je međuterminalni koridor smešten bliže pristupnoj strani, sve procedure i u dolaznom i u odlaznom saobraćaju su standardne i vrše se uobičajenim redosledom, izuzev što postoji dodatna pasoška (po potrebi i carinska) provera na ulazu u i izlazu iz koridora, ukoliko se putovanje nastavlja sa terminala susedne države ili se putovanje završava u susednoj državi. U slučaju da je međuterminalni koridor smešten u tranzitnoj zoni, procedure neće biti obavljene uobičajenim redosledom, jer je neophodno organizovati isporučivanje prtljaga u tranzitnoj zoni, da bi putnici, nakon što preuzmu prtljag, mogli odabrati izlaz ka državi sletanja (A), gde ih očekuju pasoška i carinska provera države A, ili izlaz ka tranzitnoj zoni aerodroma susedne države (B), odakle mogu ili direktno nastaviti putovanje ili završiti putovanje nakon obavljanja pasoške i carinske provere od strane službi države B.

Mogući aerodrom sa ovakvom organizacionom strukturom je Tijuana, MEX (budući predlog).

## 6. ZAKLJUČAK

Koncept međudržavnih aerodroma, osim što je pogodno rešenje za zajedničko ulaganje dve države u blizini čije granice se nalazi aerodrom kome prirodno gravitiraju putnici iz obe (ili više od dve) države, viđen je i kao moguće rešenje za aerodrome u politički „osetljivim“ područjima, odnosno područjima sa nejasno utvrđenim i/ili od jedne strane neprihvaćenim statusom (npr. Gibraltar, Kipar).

Potencijalni kandidati za međudržavne aerodrome u našem regionu (nekada na granici dve republike, sada na granici dve nezavisne države) su: Portorož (Slovenija/Hrvatska) i Dubrovnik (Hrvatska/Bosna i Hercegovina), kao i, u perspektivi, obnova aerodroma Bihac-Zeljjava (Hrvatska/Bosna i Hercegovina). Jedan od mogućih primera primene koncepta međudržavnog aerodroma u politički osetljivom području je aerodrom u Nikoziji, koji je zatvoren za putnički saobraćaj još od 1974. godine i pod okriljem je mirovnih snaga Ujedinjenih nacija. Aerodrom je lociran u tampon zoni (tzv. „Zelena linija“) između južnog (grčkog) i severnog (turskog) dela ostrva Kipar, što otvara mogućnost korišćenja ovog aerodroma od strane putnika ka oba dela ostrva, pod definisanim uslovima za svaki od njih.

## ZAHVALNOST

Ovo istraživanje je jednim delom podržano od strane Ministarstva prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije, kroz projekat TR36033, za period 2011-2019.

## LITERATURA

- [1] Mirković B. i Tošić V, *Vazduhoplovna pristaništa 2*, Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, 2012.
- [2] Hiller, H. H, Airports as Borderlands: American Pre-clearance and transitional Spaces in Canada, *Journal of Boderland Studies*, 25.3&4, 2010.
- [3] Marquez V, *Landside, Airside: Why Airports are the Way They are?* Springer, 2019.
- [4] Sovilj F, *Međudržavni aerodromi*, diplomski rad, Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, 2018.
- [5] Garfors G, Six Truly International Airports That Are In More Than One Country, *Business Insider*, 2014.
- [6] <https://www.businessinsider.com/6-truly-international-airports-2014-2>

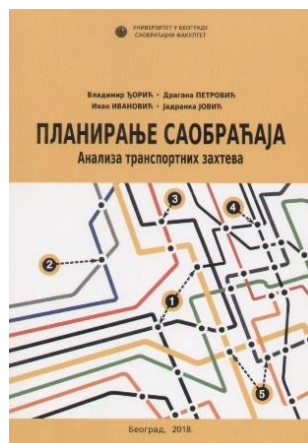
## SUMMARY

### GENERAL CONCEPTS OF CROSSBORDER AIRPORTS

*Four concepts of crossborder airports are presented in this paper, depending on airport infrastructure location and inter-state agreement on their (common or separate) usage. To the best of our knowledge, there is no referent literature addressing the concept of crossborder airports. The cases are defined based on real cases and their possible evolution from authors' perspective. Crossborder airport concept is seen as one possible (transitional) solution for politically sensitive regions.*

**Key words:** *crossborder airports, passenger terminal, border control*

# PLANIRANJE SAOBRAĆAJA ANALIZA TRANSPORTNIH ZAHTEVA



Nema mnogo knjiga koje su objavljene na srpskom jeziku iz oblasti planiranja saobraćaja.

- Saobraćaj u gradovima, kapitalno delo poznato pod nazivom Bjukanan report iz 1963, u prevodu arhitekta Milutina Maksimovića (Građevinska knjiga, 1975)
- Metode prostorno prometnog planiranja, profesora Jurija Pađena iz 1978. godine
- Planiranje saobraćaja, profesora Nenada Jovanovića iz 1990. godine
- Planiranje saobraćaja i prostora, profesora Mihajla Maletina iz 2003. godine

Struka se u Srbiji bavi planiranjem saobraćaja poslednjih 60 godina jer je prva studija urađena daleke 1959. godine. Temelji metodologije su učeni i stvarani uglavnom iz anglosaksonске literature. Praksa je iznedrila, može se reći, jugoslovensku/beogradsku školu planiranja saobraćaja, a Saobraćajni fakultet je veoma doprineo razvoju, kome je zamah dat uvođenjem posebnog predmeta u okviru studija.

Knjiga „Planiranje saobraćaja – analiza transportnih zahteva“ autora Vladimira Đorića, Dragane Petrović, Ivana Ivanovića i Jadranke Jović je posvećena prvom, možda najvažnijem koraku planiranja – **analizi transportnih zahteva**. Valjana analiza je temelj zaključivanja o tekućim problemima i osnov za definisanje sprovodivih strategija. Sadržajem knjige obuhvaćene su sve relevantne teme kroz koje mora da prođe proces analize kako bi se došlo do krajnjeg ishoda – **ocene postojećeg stanja**.

U knjizi se ističe sistematičnost u prikazu sadržaja, a potom i obuhvatnost materije. Posebno zadovoljstvo u čitanju knjige predstavlja činjenica da se autori nisu isključivo oslonili na inostranu literaturu. Korišćenjem mnoštva podataka iz studija saobraćaja koje su kod nas rađene, kao i brojnih članaka domaćih autora, pruženi su nedvosmisleni dokazi o postojanju jugoslovenske/beogradske škole planiranja saobraćaja.

Knjiga sadrži detaljne opise postupaka i procedura koje se sprovode tokom analize, tako da ima i dodatnu upotrebnu vrednost i premašuje profil udžbenika. Delo predstavlja koristan vodič za stručnjake koji se bave planiranjem, kao i za mlade kolege koje će životno usmerenje dovesti na put planiranja saobraćaja.

Ističe se i da sadržaj knjige nije usko stručan; način na koji je prikazan čini knjigu zanimljivim štivom za sve profesionalce čiji je predmet interesovanja grad, širi prostor ili region. Naziv knjige upućuje na to da je namera autora da nastave sa pisanjem, dakle očekuju se nova izdanja...

**Recenzija dr Vladimir Depolo, dis**

**Izdavač: Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu**