

Ilija KUKOBAT

Institut za savremenu istoriju, Beograd

ilija.kukobat@isi.ac.rs

ORCID: 0000-0002-3855-2551

Odnosi među jugoslovenskim avio-kompanijama: konkurencija, saradnja, neuspela integracija (1947–1991)

Apstrakt: Tokom većeg dela njenog postojanja, u socijalističkoj Jugoslaviji je postojalo više od jedne avio-kompanije. Paralelno sa Jugoslovenskim aerotransportom (JAT), glavnom jugoslovenskom avio-kompanijom posle Drugog svetskog rata, od 1947. do 1949. godine je postojalo i Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo Justa. Od 1949. do 1961. godine JAT je bio jedina jugoslovenska avio-kompanija, da bi od tada do 1968. bile osnovane još tri: „Adria aviopromet”, „Pan Adria” i „Aviogeneks”. Pošto je 1982. JAT-u pripojena „Trans Adria”, naslednica „Pan Adrije”, broj avio-kompanija u SFRJ je sveden na tri. Cilj ovog rada jeste da prikaže na koji način su se razvijali njihovi međusobni odnosi, od sukobljavanja (neuskladen rad na inostranim tržištima, nelojalna konkurencija) preko saradnje (zajednički odabir letelica, podela rada) do neuspelih pokušaja integracije u jedinstveni sistem ili kroz institucionalizaciju njihove saradnje. Rad je zasnovan na neobjavljenim arhivskim izvorima, periodici i relevantnoj literaturi.

Ključne reči: Jugoslavija, vazdušni saobraćaj, „Jugoslovenski aerotransport” (JAT), Justa, „Adria aviopromet”, „Ineks-Adria”, „Pan Adria”, „Trans Adria”, „Aviogeneks”

Vazdušni saobraćaj je najmlađa grana saobraćaja, ali je verovatno doživeo najburniji razvoj od svih. Za svega pedeset godina, od 1919. do 1969, ostvaren je napredak od prerađenih borbenih aviona iz Prvog svetskog rata do nadzvučnog Konkorda. Aerodromi su od poljana postali složeni kompleksi poletno-sletnih i rulnih staza, putničkih i teretnih terminala i objekata kontrole letenja. I jugoslovenski prostori imaju tradiciju postojanja vazdušnog saobraćaja koja se proteže praktično od njegovog nastanka i koja je bila predmet proučavanja više autora (kako profesionalnih istoričara, tako i publicista) među kojima su Sava Mikić, Čedomir Janić, Jovo Simišić, Čedomir Krunić, Bojan Dimitrijević i autor ovog rada.¹

¹ Primeri: Сава Микић, *Историја југословенској ваздухопловства* (Београд: издање аутора, 1932); Група аутора, *Прича о југословенском аеротранспорту* (Београд: ЈАТ, 1987); Чедомир Ја-

Ipak, dosad nije bilo pokušaja da se pojedini momenti iz istorije jugoslovenskog vazdušnog saobraćaja, poput činjenice da je Jugoslavija bila jedina socijalistička država u kojoj je postojalo više od jedne avio-kompanije, rasvetle ili stave u širi kontekst istorije Jugoslavije. U drugim socijalističkim zemljama je postojala samo po jedna nacionalna avio-kompanija u državnom vlasništvu, pa se nameće pitanje zašto je do toga došlo? Ova pojava se može pratiti kroz izvore kao što su arhivska dokumenta saveznih organa (građa Arhiva Jugoslavije i Diplomatskog arhiva Ministarstva spoljnih poslova Srbije) pošto je, za razliku od drugih grana saobraćaja, vazdušni saobraćaj tokom celog postojanja socijalističke Jugoslavije ostao u isključivoj nadležnosti federacije. Korištan izvor mogu predstavljati i objavljeni izvori poput godišnjih biltena saveznih organa nadležnih za civilno vazduhoplovstvo (Uprava civilnog vazduhoplovstva, Direkcija za civilnu vazdušnu plovību, Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību) i interni časopisi preduzeća za vazdušni saobraćaj.

Vazdušni saobraćaj na jugoslovenskim prostorima uspostavljen je već 1923. godine, kada je francusko-rumunsko preduzeće CFRNA učinilo Beograd jednom od destinacija na svojoj transevropskoj ruti od Pariza do Istanbula. Godine 1927. je osnovano, a 1928. počelo sa radom domaće „Društvo za vazdušni saobraćaj a. d.”, poznatije po svom skraćenom nazivu „Aeropot”. Počevši od 1928. godine, „Aeropot” je uspostavio mrežu linija koja je povezivala više jugoslovenskih gradova (Beograd, Zagreb, Skoplje, Sarajevo, Podgorica, Split, Sušak, Ljubljana, Borovo, Niš, Bitolj, Dubrovnik, Bar), kao i nekoliko evropskih destinacija (Beč, Grac, Solun, Prag, Brno, Bukurešt, Sofija, Budimpešta, Venecija, Milano). Sa radom je prestao 1941. godine, ali je konačna likvidacija izvršena tek 1948. Tokom čitavog svog postojanja, „Aeropot” je bio akcionarsko društvo u privatnom vlasništvu, ali je odnose sa državom regulisao naročitim ugovorom kojim je određivana mreža linija, način subvencionisanja i nadzor države nad radom društva. „Aeropot” je bio jedino preduzeće za vazdušni saobraćaj u međuratnoj Jugoslaviji, tako da taj period neće biti razmatran u ovom radu.²

нић и Јово Симишић, *Више од летења: осам деценија Аеропута и ЈАТ-а* (Београд: Jat Airways, 2007); Čedomir Krnić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga prva* (Београд: izdanje autora, 2010); Чедомир Јанић и Огњан Петровић, *Крајња историја ваздухопловства у Србији* (Београд: Аерокомуникације, 2011); Илија Кукобат, *Совјетски уједињаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и сујеројскавања* (Београд: Институт за савремену историју, 2020); Jovo Simišić, *Bio jedan JAT* (Београд: Lighthouse Studio, 2022); Bojan Dimitrijević i Ilija Kukobat, *Aeropot: Društvo za vazdušni saobraćaj 1927–1948* (Београд: Архипелаг, Институт за савремену историју, 2023); Ilija Kukobat, „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991”, in *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, ed. Danijel Kežić, Edvin Pezo and Vladimir Petrović (Belgrade, Regensburg: IOS, Institut za savremenu istoriju, 2023); Илија Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992* (Београд: Архипелаг, Институт за савремену историју, 2024).

² Detaljnije: Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 630–641; Јанић и Симишић, *Више од летења*, 22–47; Krnić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga prva*, passim; Јанић и Петровић, *Крајња историја ваздухопловства у Србији*, 24–

Postojanje dve avio-kompanije i odsustvo prave konkurencije

Neposredno posle Drugog svetskog rata, tokom 1945. i 1946. godine, vazdušni saobraćaj u Jugoslaviji je obnovljen delatnošću Prvog transportnog puka vazduhoplovstva Jugoslovenske armije i Glavne uprave vazdušnog saobraćaja, organa Ministarstva saobraćaja koji je privremeno stavljen pod nadležnost Komande vazduhoplovstva Jugoslovenske armije. Početkom 1947. Glavna uprava i deo ljudstva i letelica Prvog transportnog puka prešli su u sastav Ministarstva saobraćaja, da bi 1. aprila 1947. sa radom počeo „Jugoslovenski aerotransport“ (JAT), glavni jugoslovenski (kasnije i srpski) avio-prevoznik. U prvoj godini rada JAT je funkcionisao kao organ Glavne uprave vazdušnog saobraćaja, da bi 27. aprila 1948. bilo doneto rešenje Vlade FNRJ o njegovom zvaničnom osnivanju u statusu državnog preduzeća za vazdušni saobraćaj. Paralelno sa njim, od 1947. do 1949. je postojalo i „Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo“ (Justa). Interesantno je da su, među istočnoblokovskim zemljama, slične kompanije formirane još i u Bugarskoj, Mađarskoj i Rumuniji, dok su Čehoslovačka i Poljska zadržale svoje nacionalne avio-kompanije od pre Drugog svetskog rata. Ovo Jugoslaviju čini jedinstvenom po tome što je imala i nacionalnu avio-kompaniju, i mešovito preduzeće sa sovjetskim vlasničkim udelom. Prema dosadašnjoj literaturi, ideja za osnivanje Juste, kao i drugih mešovitih preduzeća, potekla je sa jugoslovenske strane kako bi se ubrzala privredna obnova ratom razrušene zemlje.

Između JAT-a i Juste praktično nije bilo ni saradnje, ni prave konkurencije pošto su imale isključivo pravo rada na linijama koje bi im dodelili jugoslovenski državni organi. Primera radi, JAT je bio ovlašćen da održava saobraćaj na međunarodnim linijama Beograd – Prag – Varšava i Zadar – Zagreb – Bratislava – Prag, a avioni Juste su leteli na linijama Beograd – Titograd – Tirana, Beograd–Sofija, Beograd–Bukurešt i Beograd–Budimpešta. Ipak, Justa je imala jedno preimućstvo u odnosu na JAT. Prema sporazumu između vlada FNRJ i SSSR-a o osnivanju Juste, na upravu su joj dati pojedini jugoslovenski aerodromi, što je značilo da je ovo preduzeće bilo odgovorno za prihvatanje i otpremu putnika, robe i tereta, kao i službu kontrole letenja, za šta je ubiralo takse. Njih je inače naplaćivala Glavna uprava civilnog vazdušnog saobraćaja FNRJ, što je Justu dovelo u položaj organa državne uprave. Pored toga, Justa je tokom 1948. godine zahtevala da joj bude ustupljen deo linija koje je do tada održavao JAT, budući da je pojedine svoje linije ukinula zbog neisplativosti i nestašice goriva izazvane smanjenim isporukama iz Rumunije usled postepenog pogoršavanja odnosa Jugoslavije sa drugim istočnoblokovskim zemljama. Ova nestašica bila je jedan od vidova pritiska koji

26; Kukobat, „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991“, 46; Dimitrijević i Kukobat, *Aeropot*, passim.

su u vreme pogoršavanja odnosa između Jugoslavije i Sovjetskog Saveza pred donošenje Rezolucije Informbiroa sprovodili SSSR i druge istočnoblokovske zemlje. Takav razvoj događaja zapečatio je i sudbinu Juste, koja je početkom 1949. obustavila rad, a tokom te godine je po dogovoru vlada dve zemlje i likvidirana. Time je JAT u narednim godinama ostao jedina jugoslovenska avio-kompanija, postepeno šireći do raspada Jugoslavije svoje poslovanje najpre u Evropi, zatim u Severnoj Africi i na Bliskom istoku, a kasnije i u SAD, Kanadi, Australiji i Kini. Upadljivo je da mreža linija u znatnoj meri nije imala veze sa jugoslovenskom spoljnom politikom. Primera radi, JAT nikada nije otvorio nijednu redovnu liniju ka nesvrstanim zemljama južno od Sahare i imao je znatno razvijeniji saobraćaj sa Zapadnom nego sa Istočnom Evropom. Drugim rečima, JAT je još od 1950-ih godina bio okrenut onim tržištima koja su donosila zaradu, posebno u konvertibilnoj valuti.³

Pojava stvarnih konkurentskih odnosa i pokušaji njihovog uređivanja

Početak 1960-ih godina predstavlja dinamičan period u razvoju jugoslovenskog vazdušnog saobraćaja. Krajem prethodne decenije pokrenut je program modernizacije aerodroma izgradnjom više novih (Beograd, Dubrovnik, Split, Ljubljana) i opštom rekonstrukcijom pojedinih postojećih (Zagreb, Titograd i drugi). JAT je 1963. u upotrebu uveo svoje prve mlazne avione tipa *Karavela*, brže, ekonomičnije i sa većim kapacitetom u odnosu na svoje prethodnike sa klipnim motorima. Ovaj proces bio je povezan sa ekspanzijom vazdušnog saobraćaja u čitavom svetu (uključujući Jugoslaviju), ali i sa omasovljenjem turizma u Jugoslaviji, za koji su savezni organi smatrali da bi imao najviše koristi od unapređenja vazdušnog saobraćaja. Ipak, mora se naglasiti da vazdušni saobraćaj, zbog neuporedivo manjih kapaciteta u odnosu na drumski i železnički, nikada nije smatran granom koja će predstavljati stub saobraćajnog sistema Jugoslavije, već dopunu tamo gde je iznad svega potreban brz prevoz ljudi i robe, posebno u vezi s turizmom. Nešto kasnije, privredna reforma iz 1965. trebalo je da označi prelaz na decentralizovano funkcionisanje privrede, pojačavanje konkurentskih odnosa među preduzećima radi povećavanja produktivnosti rada i smanjeno mešanje

³ Grupa autora, *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, passim; Чедомир Крунић, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА”, *Лейп*, бр. 2 (2000): 127–151; Јанић и Симишић, *Више од лешања*, passim; Јанић и Петровић, *Крајња историја ваздухопловства у Србији*, 78–82; Milan Gulić i Momir Ninković, „Mješovita jugoslovensko-sovjetska društva. Slučaj JUSTE”, *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014): 143–163; Милан Гулић, „Југословенско-совјетска мјешовита друштва – од наде до разочарања”, у *Србија и Русија: 1814–1914–2014: међународни научни скуп, 13–14. октобар 2014, Београд*, ур. Михаило Војводић (Београд: САНУ, 2016), 307–329; Ilija Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947”, *Istorija 20. veka XXXVIII*, br. 2 (2020): 173–186; Кукобат, *Совјетски уишцаји на југословенско ваздухопловство*, 119–134, 198–204; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, passim.

države u njihov rad, mada je JAT i pre toga činio korake u smeru što veće primene tržišnog modela poslovanja. Paralelno sa tim, na saveznom nivou je otvoreno nacionalno pitanje. Već 6. februara 1958. na sednici Izvršnog komiteta Centralnog komiteta Saveza komunista Jugoslavije je rečeno da su svi problemi, a posebno privredni, počeli da se tretiraju kao nacionalni. Slični stavovi mogli su se čuti i 14. marta 1962. na proširenoj sednici Centralnog komiteta, gde je konstatovano da su republike počele da se zatvaraju u svoje granice i da ne gledaju šire jugoslovenske interese, posebno u privredi. Čak je postavljeno i pitanje da li je Jugoslavija u stanju da opstane i ukazano da, paradoksalno, članovi savezne vlade zastupaju interese republika.⁴

U ovakvim okolnostima, godine 1961. u Jugoslaviji su osnovane dve nove avio-kompanije. Prva je bila „Adria aviopromet“, koju je osnovalo Izvršno veće Narodne Republike Slovenije. Zvanično, ovo preduzeće je osnovano kako bi odgovorilo na rastuće potrebe jugoslovenskog turizma za čarter-letovima, odnosno neredovnim prevozom grupa turista iz inostranstva. Osnivanje ove kompanije uticalo je na preuzimanje dela tržišta, ali i odvlačenje dela zaposlenih iz JAT-a. Branivoj Majcen, prvi šef pilota „Adrije“ i nekadašnji pilot JAT-a, povodom dvadesete godišnjice od osnivanja Adrije izjavio je da je lično okupio devet pilota koji su napustili JAT. JAT je krajem 1961. uložio žalbu Sekretarijatu Saveznog izvršnog veća za saobraćaj i veze na ponašanje „Adrije“, navodeći da su njegovim radnicima za prelazak u novu kompaniju obećavane plate kolike god bi zatražili. Prema memoarima Zlatka Kurjakovića, mašinskog inženjera i pilota „Aerokluba Zagreb“ koji se u Adriji zaposlio kao inženjer za održavanje vazduhoplova (kasnije je prešao u „Pan Adriju“, a zatim u JAT kao saobraćajni pilot), za prelazak u tu kompaniju su obećavane kuće, stanovi, veće plate i kućni uređaji, pri čemu je za sve to postojala podrška slovenačkih kadrova u savezanim organima i Komandi Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Majcen i predsednik radničkog saveta Franc Mordej su 1981. godine, u vreme obeležavanja dvadesetogodišnjice od osnivanja kompanije, isticali da je „Adria“ osnovana kao slovenačka avio-kompanija, što dovodi u pitanje iskrenost motiva navođenih 1961.⁵

⁴ Gal Kirn, *Partisan Ruptures: Self-Management, Market Reform and the Spectre of Socialist Yugoslavia* (London: Pluto Press, 2019), passim; Kukobat, „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991“, passim; Simić, *Bio jedan JAT*, passim; Милан Гулић, *Југословенска држава 1918–2006. Од Првог децембарског акта до Мајског референдума* (Београд: Институт за савремену историју, 2023), 626–628, 669–670; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, passim.

⁵ Arhiv Jugoslavije (AJ), Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze (599), 599–341, Nacrt Informacije o odlasku većeg broja pilota i mehaničara iz preduzeća Jugoslovenski aerotransport, bez broja, 1. 2. 1962; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962; Zlatko Kurjaković, *Pan Adria JPTT: hrvatski Ikar* (Zagreb: Biakova, 2020), 15–16; B. Majstorović, „Počasni let kapetana Majcena“, *Inex informator*, br. 67–68, februar–mart 1977, 12; „Vse sam podredil letenju“, *Adria*, br. 1, 1981, 6–7; „Ustanovitev Adrie je bila hrabra zamisel“, *Adria*, br. 3 (1981): 6; Јанић и Симишић, *Више од лећења*, 72; Кукобат,

Druga novoosnovana avio-kompanija bila je „Pan Adria” sa sedištem u Zagrebu, koju su zajednički osnovali Grad Zagreb i tamošnji aeroklub. I ova kompanija je nameravala da se uključi u vršenje čarter-saobraćaja. Mada je Zlatko Kurjaković, koji je iz „Adrije” prešao u „Pan Adriju”, ovu kompaniju nazvao hrvatskom nacionalnom, teško je reći da li ovaj stav odgovara istini budući da je izrečen tek 2020. i da nema izvora iz vremena njenog nastanka i rada koji bi ga potkrepili, za razliku od ljubljanske „Adrije”.⁶

Savezni organi [Sekretarijat Saveznog izvršnog veća (SIV) za saobraćaj i veze, Privredna komora Jugoslavije, Savez sindikata Jugoslavije] shvatili su da se na ovaj način ionako skromna sredstva izdvajana za vazdušni saobraćaj samo dodatno usitnjavaju. JAT je već poslovao uz gubitke koji su pokriveni dotacijama iz saveznog budžeta, a sličan oblik pomoći su očekivali i „Adria” i „Pan Adria”. Stoga je krajem 1961. iz Sekretarijata SIV-a za saobraćaj i veze potekla ideja da se formira poslovno udruženje avio-prevoznika, da se uskladi rad kompanija na stranom tržištu i zajednički rešavaju pitanja poput školovanja ljudstva i nabavke letelica i druge opreme. Izneta je i ideja o razgraničenju poslova među kompanijama, do koje je i došlo u praksi. JAT je vršio redovni unutrašnji i međunarodni saobraćaj, a delimično i čarter-letove, „Adria” se okrenula čarter-saobraćaju, pretežno na međunarodnom tržištu, dok je „Pan Adria” preuzela poslove privredne avijacije i aero-taksi saobraćaja, a kasnije i noćnog prevoza pošte. Ovo je tokom 1960-ih godina bila jedina mera sprovedena po pitanju usklađivanja rada avio-kompanija i izbegavanja nelojalne konkurencije.⁷

Godine 1968. zabeleženo je osnivanje jedne nove i promena u funkcionisanju jedne postojeće jugoslovenske avio-kompanije. Beogradsko spoljnotrgovinsko preduzeće „Generaleksport”, u čijem sastavu se nalazila turistička agencija „Jugoturs”, osnovalo je svoju avio-kompaniju – „Aviogeneks” (na avionima ispisivano Aviogenex). Iste godine „Adria aviopromet” se zbog konstantnog poslovanja s gubicima našla pred gašenjem. Drugo beogradsko spoljnotrgovinsko preduzeće, „Intereksport” (Ineks), donelo je odluku o uvođenju „Adrije” u svoj sastav kako bi upotpunilo ponudu svoje agencije „Ineks-Turist”. „Adria” je od tada poslovala pod nazivom „Ineks-Adria aviopromet”, a iz sastava „Ineksa” je izašla 1986, kada je vratila stari naziv. Sve čarter-kompanije bile su pretežno okrenute zapadnoevropskom tržištu.⁸

Југословенски ваздушни саобраћај, 260–262, 273–276. Videti i čitavo izdanje lista *Adria*, br. 2, 1981.

⁶ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 4; Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, passim; Јанић и Симишић, *Више од лећења*, 72; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 281–282.

⁷ AJ, 599–293, *Beleška Razmatranja o pitanju koordinacije rada vazdušnog saobraćaja*, bez broja, 22. 12. 1961; AJ, 599–341, Materijali sa sastanka o saradnji među preduzećima za vazdušni saobraćaj, bez broja, 19. 9. 1961; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 260–262, 288–289.

⁸ Јанић и Симишић, *Више од лећења*, 72, 89; Јанић и Петровић, *Крајка историја ваздухопловства у Србији*, 82; Kukobat, „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991”, 47–48; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 285–286.

Konkurentski odnosi su se u kasnijem periodu najviše ispoljavali na relaciji JAT – „Ineks-Adria”, za šta je dobar pokazatelj međunarodni saobraćaj. Tokom 1972. i JAT i „Ineks-Adria” su održavali čarter saobraćaj između Jugoslavije i SAD, što je dovelo do sukoba interesa koji je razrešio Savezni sekretarijat za inostrane poslove dogovorom između dve kompanije o usklađivanju rada na američkom tržištu. Ipak, „Ineks-Adria” se već 1973. povukla iz dugolinijskog saobraćaja i fokusirala na evropsko tržište.⁹ „Ineks-Adria” se tokom 1980-ih godina uključila u redovan međunarodni saobraćaj otvorivši više linija od Ljubljane ka evropskim destinacijama (London, Minhen, Pariz, Moskva). Kasnije je postala i prva jugoslovenska avio-kompanija koja je otvorila redovne linije ka Kipru i Izraelu.¹⁰ Tokom 1981. je uz „Aviogeneks” podnela zahtev za uključenje u čarter saobraćaj između Jugoslavije i Čehoslovačke, koji su dotad održavali samo JAT i čehoslovačka nacionalna avio-kompanija ČSA (Československé aerolinie), što je odbijeno, uz obrazloženje da će te dve kompanije otvoriti sezonske linije.¹¹ Konačno, tokom 1983. „Ineks Adria” je dobila dozvolu za povremene čarter letove od Jugoslavije ka Iraku i preuzela deo putnika JAT-a sa linije Beograd–Bagdad ponudivši 50% niže cene karata, što je okarakterisano kao nelojalna konkurencija.¹² U svim navedenim slučajevima je zahtevana intervencija saveznih organa (Savezno izvršno veće, Savezni komitet za saobraćaj i veze, Privredna komora Jugoslavije), pri čemu je interesantno da je povodom slučaja linije za Bagdad u ime JAT-a kod Saveznog komiteta za saobraćaj i veze intervenisao Republički komitet za odnose sa inostranstvom Izvršnog veća SR Srbije.

Pokušaji saradnje

Već je rečeno da je država preko različitih organa pokušavala da uspostavi neke oblike saradnje između jugoslovenskih avio-kompanija. Najizraženiji oblici ove saradnje bili su dogovori oko podele rada na određenim linijama. Tokom 1970-ih godina, JAT je uspostavio uspešnu saradnju sa „Pan Adrijom” i „Aviogeneksom”, kojima je prepuštao pojedine svoje unutrašnje i međunarodne linije. „Pan Adria” je 1974. od JAT-a preuzela linije Beograd – Priština – Titograd, Beograd–Mostar, Zagreb–Mostar i Beograd–Tirana, a 1975. Beograd–Zagreb,

⁹ Ilija Kukobat, „Development of Air Transport between Yugoslavia and the United States of America 1945–1992”, *Istorija 20. veka* XL, no. 2 (2022): 441–456; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 320.

¹⁰ AJ, Savezni komitet za saobraćaj i veze (579), 579–270A, zapisnik sa sastanka avioprevoznilaca održanog 27. 9. 1981, 7. 10. 1981; „Promet od januarja do septembra”, *Adria*, br. 12, decembar 1990; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 435.

¹¹ AJ, 579–270A, Dopis Službe za međunarodne poslove civilnog vazduhoplovstva SKSV Privrednoj komori Jugoslavije, br. VI/03–690/1, 9. 2. 1981; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 436.

¹² AJ, 130–5941–195, Dopis Republičkog komiteta za odnose sa inostranstvom SR Srbije SIV-u, br. 335/02–1410, 15. 10. 1984; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 436.

Beograd–Ivangrad, Zagreb – Niš – Skoplje, Zagreb–Titograd, Skoplje – Titograd – Sarajevo, Ljubljana–Split, Niš–Split, Niš–Tivat i Beograd – Niš – Skoplje, Zagreb–Beč i Zagreb–Bukurešt. „Aviogeneks” je u letnjoj sezoni 1977. leteo na redovnim domaćim linijama Beograd–Priština, Beograd–Ohrid, Zagreb – Tivat – Skoplje i Dubrovnik–Zagreb, kao i međunarodnim Beograd–Budimpešta, Beograd–Kijev, Split – Beč – Beograd i Beograd – Ljubljana – Lenjingrad.¹³

Drugi vid saradnje ticao se pokušaja da se uspostavi zajednička politika po pitanju nabavke letelica. Jugoslovenske avio-kompanije, čak i u socijalističkom periodu, bile su izrazito orijentisane na tehniku zapadne proizvodnje (posebno američku), bez obzira na ideološke razlike. Razlog za ovo ležao je u znatno većoj ekonomičnosti zapadnih aviona u odnosu na sovjetske (manja potrošnja goriva, niži operativni troškovi, veći kapacitet), mada su i oni nabavljani u određenim situacijama. Ipak, od osnivanja „Adrije” i „Pan Adrije”, pokazalo se da je svaka kompanija vodila politiku nabavke letelica na svoju ruku. Zbog toga je saobraćajna flota jugoslovenskih avio-kompanija obuhvatala prevelik broj tipova aviona u odnosu na njihovu brojnost (pet tipova aviona sa ukupno 27 primeraka po stanju od 31. decembra 1967). Samostalnost kompanija u nabavci letelica značila je i složeniju kupovinu rezervnih delova, probleme sa obukom letača i tehničara, kao i povećan odliv deviza iz zemlje. Tokom 1968. i 1969. zabeležen je pokušaj da se uspostavi zajednička politika nabavke letelica u koordinaciji avio-prevoznika, saveznih sekretarijata za saobraćaj i veze, privredu i spoljnu trgovinu, Savezne skupštine, Savezne uprave za civilnu vazдушnu plovību i Komande Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva, koji je uspeo samo delimično. „Aviogeneks” je već u fazi osnivanja odlučio da nabavi sovjetske letelice Tupoljev Tu-134 zbog snažnih poslovnih veza sa Sovjetskim Savezom i ponudom da otplati letelice izvozom jugoslovenske robe u SSSR. JAT i „Ineks-Adrija” su doneli odluku o kupovini aviona tipa Mekdonel-Daglas DC-9-32 iz SAD, pri čemu su avioni otplaćivani izvozom jugoslovenske robe u SAD preko „Ineksa”. „Pan Adrija” je sa svoje strane sklopila sporazum o tehničkoj saradnji sa „Ineks-Adrijom” po kom je trebalo da dobije tri DC-9, ali je naposljetku dobila samo jedan, koji se u njenoj floti zadržao samo godinu dana pre nego što ga je „Ineks-Adrija” preuzela. Time je „Pan Adrija” trajno ostala bez mlaznih aviona. U kasnijem periodu, svaka kompanija je vodila samostalnu politiku nabavke letelica prema svojim potrebama i interesima. JAT se okrenuo Boingovim avionima B-727 i B-737 za kraće i srednje linije, „Ineks-Adria” je tek krajem 1980-ih umesto letelica Mekdonel-Daglasa počela da nabavlja Erbas A-320, dok je „Aviogeneks” u istoj deceniji postepeno zamenio Tupoljeve većim i ekonomičnijim B-727 i B-737.¹⁴

¹³ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974, 1975, 46–47; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1975, 1976, 28–29; „Planovi za novu sezonu”, Genex informator, br. 1, 1977, 20; Кукобат, Југословенски ваздушни саобраћај, 303, 317.*

¹⁴ AJ, Savezno izvršno veće (130), 130–729–1185, referat *Uz problematiku nabavke novih aviona*, 18. 10. 1968; isto, dopis Komande RV i PVO i Savezne uprave za civilnu vazдушnu



plovidbu Saveznom izvršnom veću, 14. 1. 1969; AJ, Kabinet Predsednika Republike (837), III-a-4-c, k. 52, informacije u vezi s politikom nabavke novih aviona, januar-februar 1969; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1969, 12; Јанић и Симишић, *Више од лећења*, 92–93; Simišić, *Bio jedan JAT*, 127–129, 133; Kuko-bat, „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991”, 62–64; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 356–361, 448–454.



Slike 1–3: Mekdonel-Daglas DC-9 u floti JAT-a, „Pan Adrije” i „Inex-Adrije” kao zamišljeni osnovni tip aviona u jugoslovenskom vazdušnom saobraćaju (Sl. 1 i 2: Milan Micevski; Sl. 3: Svetozar Busić, Muzej novejše in sodobne zgodovine Slovenije)



Slika 4: Neuspeh politike unifikacije flote: Tupoljev Tu-134A u „Aviogeneksu” (Milan Micevski)

Najčvršća saradnja između dve jugoslovenske avio-kompanije ostvarena je na relaciji JAT – „Pan Adria”. Već 1964. zagrebačka kompanija je uputila svoje letače na školovanje u Školski centar JAT-a, gde su prošli obuku u instrumentalnom i noćnom letenju. Zlatko Kurjaković u svojim memoarima navodi da je od samog početka ideja naišla na pozitivan prijem u JAT-u, posebno kod direktora Školskog centra Georgija Ninčića, i da je sprovedena veoma profesionalno i uspešno. Tokom 1967. godine „Pan Adria” je predložila zajedničku obuku letača kroz korišćenje kapaciteta Školskog centra JAT-a i na njenim noćnim poštanskim letovima, zatim zajedničko planiranje razvoja flote i nabavku letelica i drugih materijala i opreme, korišćenje JAT-ovih poslovnica u zemlji i inostranstvu i održavanje letelica „Pan Adrije” kod JAT-a.

Stvarno vezivanje „Pan Adrije” za JAT usledilo je kasnije, najpre kroz pomenute dogovore o ustupanju linija, a zatim i kroz integrativne procese.¹⁵

Pokušaji integracije

Prve zamisli o integraciji jugoslovenskih avio-kompanija zabeležene su već u vreme osnivanja „Adrije” i „Pan Adrije”, a potekle su iz Sekretarijata za saobraćaj i veze SIV-a. Kako „Pan Adrija” nije odmah počela sa vršenjem saobraćajne delatnosti, to se ovaj predlog na prvom mestu odnosio na JAT i „Adriju”. Integracija je mogla biti sprovedena na dva načina: likvidacijom „Adrije”, koja je u 1963. godinu ušla bez formiranih organa radničkog samoupravljanja (rok je bio godinu dana od osnivanja), sa gubicima u prve dve godine poslovanja i tendencijom ka njihovom daljem rastu, a i započela je sa radom kao preduzeće u osnivanju, što je bilo protivno propisima. Druga mogućnost se ogledala u osnivanju poslovnog udruženja, kakvo je već formirano za aerodromska preduzeća. U njihovom slučaju, udruženje je koordinisalo aktivnosti jugoslovenskih aerodroma i zastupalo njihove interese pred državom. Treća ideja je bila da se formira Zajednica jugoslovenskog vazdušnog saobraćaja, u koju bi ušle i avio-kompanije, i aerodromska preduzeća. Ipak, iz nepoznatih razloga nijedna od ovih mera nije sprovedena.¹⁶

O integraciji jugoslovenskih avio-kompanija se raspravljalo i kasnije. Tokom 1974. organizacije Saveza komunista Jugoslavije u JAT-u, „Pan Adriji” i „Ineks-Adriji” su donele odluku o pokretanju integracije ovih kompanija. Tokom 1975. ovim aktivnostima se priključio i „Aviogeneks”, a predstavnici sve četiri kompanije su učestvovali na savetovanju održanom u Kumrovcu 21. i 22. februara te godine. Nažalost, izvori ne govore o tome ko je inicirao ovo savetovanje. Ni ono nije donelo rezultate, iako je bilo predviđeno da se uzdigne na nivo stalnog organa. Tokom diskusija je u više navrata ocenjeno da izvesnu prepreku u integrativnim procesima predstavljaju različiti poslovni modeli „Aviogeneksa”, „Ineks-Adrije”, „Pan Adrije” i JAT-a (čarter nasuprot redovnom saobraćaju), kao i niska unifikacija flote, budući da problem zajedničke nabavke aviona nikada nije rešen, mada su svi bili saglasni da je prošlo vreme neusklađenog rada u vazdušnom saobraćaju i da je integracija potrebna. Reforme jugoslovenske privrede izvršene u ovom periodu (učvršćivanje radničkog samoupravljanja kroz transformaciju preduzeća u organizacije udruženog rada, donošenje Zakona o udruženom radu 1976) dovele su do pojave nove moguće forme integracije, pored već pominjanog

¹⁵ Pisma direktora „Pan Adrije” generalnom direktoru JAT-a, 10. i 11. 5. 1968 (Kopije dokumenata ustupljene ljubaznošću Predraga Miladinovića, Beograd); Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 55–64.

¹⁶ AJ, 599–341, beleška o pitanju rešavanja problema integracije preduzeća za vazdušni saobraćaj, bez broja, 2. 2. 1963; isto, teze za izradu Zakona o zajednici jugoslovenskog vazdušnog saobraćaja sa obrazloženjem, bez broja i datuma (verovatno 1964); Кукобаџ, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 260–262, 288–289.

poslovnog udruženja. Godine 1977. iznet je predlog da se formira složena organizacija udruženog rada sa definisanom podelom rada i zajedničkim planiranjem razvoja, korišćenjem kapaciteta i kadrovskom politikom, kao i usklađenim delovanjem na inostranim tržištima. Prema ovom predlogu, JAT bi se bavio redovnim i čarter dugolinijskim i redovnim domaćim i međunarodnim saobraćajem avionima srednjeg kapaciteta, „Aviogeneks” i „Ineks-Adria” bi vršili čarter-letove avionima srednjeg kapaciteta, a Pan Adria redovne, čarter i specijalne letove manjim avionima. Postojao je čak i predlog šeme ove složene organizacije, prema kojoj bi JAT i Pan Adria zadržali podelu na osnovne radne organizacije, a Ineks-Adria i Aviogeneks bi ostali jedinstvene osnovne radne organizacije sa unutrašnjom podelom na sektore. I ovog puta su sve aktivnosti prekinute bez obrazloženja.¹⁷

Interesantno je da su se najozbiljniji pokušaji integracije jugoslovenskih avio-kompanija odvijali u trenutku kada je savezna država pošla putem dezintegracije. Ustavni amandmani iz 1968. i 1971, a zatim i Ustav SFRJ iz 1974. otvorili su put konfederalizaciji države, jačanju položaja republika i pokrajina u odnosu na saveznu državu („narodi i narodnosti” su ostvarivali svoja prava kroz republike i pokrajine, a kroz federaciju samo ako im je to bilo u zajedničkom interesu) i, u privrednom pogledu, pojačali proces pretvaranja federalnih jedinica u nepovezana tržišta. Iako za to nema izvora, nije nemoguće da, pored različitih poslovnih modela i interesa avio-prevoznika, i u ovom ključu treba tražiti razlog za neuspeh integracije jugoslovenskih avio-kompanija u periodu 1974–1977.¹⁸

Poslednji pokušaj nekog vida povezivanja jugoslovenskih avio-kompanija zabeležen je u periodu od 1981. do 1984, kada je trebalo da bude osnovan Odbor za koordinaciju politike razvoja i poslovanja organizacija udruženog rada avio-prevoznika, u čiji sastav bi ušli predstavnici JAT-a, „Ineks-Adrije”, „Aviogeneksa”, Saveznog komiteta za saobraćaj i veze, Sindikata radnika saobraćaja i veza Jugoslavije i Opšteg udruženja saobraćaja Privredne komore Jugoslavije. Mada je odbačena ideja o osnivanju složene radne organizacije, JAT se zalagao za osnivanje poslovne zajednice sa zadacima sličnim onim iz 1970-ih. Posle iznošenja ideje o osnivanju ovog organa na savetovanju avio-prevoznika 1. jula 1981, njegova konstitutivna sednica je održana tek 17. maja 1984. Dosadašnja istraživanja nisu pokazala da je ovaj organ nastavio sa radom.¹⁹

¹⁷ *Jugoslovenski aerotransport*, 15. 9. 1974, sa elaboratom u prilogu; „Integracija JAT-ova budućnost”, *Jugoslovenski aerotransport*, 15. 10. 1974, 3–4; *Jugoslovenski aerotransport*, 15. 3. 1975; „Usmeravanje razvoja”, *Jugoslovenski aerotransport*, 24. 2. 1977, 3; „Na pragu integracije”, „Podrška integraciji”, *Jugoslovenski aerotransport*, 19. 3. 1977, 6, 11; D. Kostić, „Integracijom do Složene organizacije udruženog rada”, *Jugoslovenski aerotransport*, 11. 8. 1977, 5; Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije: treća knjiga* (Beograd: Nolit, 1988), passim; Simišić, *Bio jedan JAT*, 163–164; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 289–290.

¹⁸ Гулић, *Југословенска држава*, 694–699.

¹⁹ AJ, 579–270A, Informacija o rezultatima i problemima u sprovođenju stavova i zaključaka savetovanja predstavnika OUR avioprevoznika Jugoslavije od 1. jula 1981. godine, bez

Praktično jedini integrativni proces u jugoslovenskom vazдушnom saobraćaju izvršen je tokom 1982. godine. „Trans Adria”, naslednica „Pan Adrije” koja je 1978. otišla u stečaj, našla se u finansijskim teškoćama izazvanim lošim odabirom flote i preambicioznim zamislima rukovodstva kompanije, usled čega je doneta odluka o njenom pripajanju JAT-u. Mada je postojala ideja da „Trans Adria” opstane kao neki vid zasebnog pogona JAT-a, spajanje je sprovedeno kroz preuzimanje imovine i zaposlenih, čime je „Trans Adria” potpuno prestala da postoji, a broj avio-prevoznika u Jugoslaviji je do početka raspada države sveden na tri.²⁰

Mora se naglasiti da su integrativni procesi u civilnom vazduhoplovstvu u svetu bili veoma zastupljeni. Britanska nacionalna avio-kompanija „Britiš ervejz” (British Airways) formirana je 1974. spajanjem dve kompanije, BOAC (British Overseas Airways Corporation, specijalizovan za dugolinijski saobraćaj) i BEA (British European Airways, čije su tržište bile unutrašnje i evropske linije). U pojedinim slučajevima je mogla biti i nadnacionalna, pa je tako združivanjem po jedne kompanije iz Danske, Švedske i Norveške još 1946. godine nastao SAS (Scandinavian Airways System). Štaviše, već u vreme razmatranja podele rada među jugoslovenskim avio-kompanijama 1961. kao primer integrativnog procesa pominjano je tada aktuelno spajanje dve francuske avio-kompanije, UAT i TAI (Union aéromaritime de transport; Compagnie des transports aériens intercontinentaux), pri čemu su obe bile u privatnom vlasništvu. Ovo govori da su jugoslovenski organi zaduženi za vazdušni saobraćaj bili dobro upućeni u dešavanja i tendencije u vazduhoplovstvu u svetu i da su imali nameru da usvajaju pozitivna iskustva iz drugih zemalja. U velikom broju slučajeva su veće kompanije jednostavno kupovale većinski vlasnički udeo i preuzimale manje. Konačno, danas, u prvoj polovini 21. veka, postoji veoma razrađen sistem alijansi avio-kompanija (Star Alliance, SkyTeam, Oneworld). Sve ove mere bile su vođene željom da se poslovanje avio-kompanija učini što ekonomičnijim.²¹

broja, decembar 1983; isto, Zapisnik sa šeste sednice Saveznog odbora Sindikata radnika saobraćaja i veza Jugoslavije, br. 46, 22. 12. 1983; isto, Beleška sa prvog zasedanja Odbora za koordinaciju politike razvoja i poslovanja OUR avioprevoznika Jugoslavije, 17. 5. 1984; J. Simić, „Budućnost u zajedništvu”, *Jugoslovenski aerotransport*, 13. 7. 1981, 12–13; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 290–291.

²⁰ M. Galijaš, „Obnova – temelj nove stabilnosti”, *Jugoslovenski aerotransport*, 17. 11. 1978, 6; Marko Radoš, „Na pragu integracije”, *Jugoslovenski aerotransport*, 25. 1. 1982, 5; „Postupak se privodi kraju”, *Jugoslovenski aerotransport*, 22. 2. 1982, 6; Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 5, 216–220, 225–226; Simić, *Bio jedan JAT*, 197–199; Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 284, 414.

²¹ AJ, 599–293, Beleška *Razmatranja o pitanju koordinacije rada vazdušnog saobraćaja*, bez broja, 22. 12. 1961. O sličnim procesima u svetu videti: Robin Higham, *Speedbird: The Complete History of BOAC* (London: Bloomsbury Publishing, 2013); R. G. Grant, *Flight: The Complete History of Aviation* (London: Dorling Kindersley, 2017); Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај*, 291–292.

*

Tokom većeg dela postojanja socijalističke Jugoslavije, paralelno je postojalo više avio-kompanija. Već 1947, u fazi obnove vazdušnog saobraćaja posle Drugog svetskog rata, formirana su dva avio-prevoznika: nacionalni JAT i mešovita Justa. Ovo dvojstvo je funkcionisalo u uslovima planske privrede, tako da o pravoj konkurenciji među njima nije bilo reči. Pored toga, Justa je ugašena 1949. usled Rezolucije Informbiroa i jugoslovensko-sovjetskog sukoba koji je usledio, tako da nije ostavila većeg traga u jugoslovenskom vazdušnom saobraćaju. Tokom 1960-ih godina osnovane su čak tri avio-kompanije: „Adria aviopromet” (od 1968. do 1986. „Ineks-Adria”) u Ljubljani i „Pan Adria” u Zagrebu 1961, kao i „Aviogeneks” u Beogradu 1968. Sve tri kompanije su osnovane kao čarter-prevozioci vezani za potrebe jugoslovenskog turizma. Odnosi među ovim avio-kompanijama su varirali od saradnje (podela rada, zajednička obuka letaća, održavanje i nabavka letelica) do otvorenih sukoba (nelojalna konkurencija, konflikti na stranim tržištima). Savezni organi su u više navrata pokušavali da usklade rad avio-kompanija kako bi se smanjile negativne posledice samostalnog poslovanja, a u periodu od 1974. do 1977. su napravljeni i pokušaji integracije u jedinstven sistem, ali bez uspeha. Samo je 1982. došlo do pripajanja „Trans Adrije” (naslednice „Pan Adrije”, likvidirane 1978) JAT-u, koje se i ne može smatrati za pravu integraciju jer je svedeno na preuzimanje flote i zaposlenih.

Za ovakav ishod postoji više razloga. S jedne strane, Jugoslavija je u odnosu na druge slične države usvojila drugačiji model izgradnje socijalizma, sa privredom u većoj meri okrenutoj tržišnom modelu i Zapadu, što je dalo formalnu osnovu za postojanje konkurentskih odnosa. Na drugoj strani, razloge za nemogućnost bliže saradnje ili integracije treba tražiti u različitim modelima poslovanja i interesima samih avio-prevoznika (redovan nasuprot čarter saobraćaju, nedostatak unifikacije flote), zatim u političkom procesu decentralizacije jugoslovenske federacije koji je doprineo zatvaranju njenih republika same u sebe u privrednom pogledu, kao i u tendencijama najmanje jedne jugoslovenske republike (Slovenije), da dobije sopstvenu avio-kompaniju kao neki vid iskazivanja državnosti. Iako su jugoslovenski zvaničnici imali pred sobom primere uspešnih integrativnih procesa i bili su s njima dobro upoznati, jugoslovenski vazdušni saobraćaj je išao drugim putem, putem usitnjavanja jednog nevelikog tržišta, što se može tumačiti kao odraz političkih odnosa u državi koja se postepeno decentralizovala i čije su se republike privredno i politički postepeno udaljavale jedna od druge.

Spisak referenci

Arhivi

- Arhiv Jugoslavije (AJ). Fond 130, Savezno izvršno veće; fond 579, Savezni komitet za saobraćaj i veze; fond 599, Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze; fond 837, Kabinet Predsednika Republike

Objavljeni izvori

- Kurjaković, Zlatko. *Pan Adria JPTT: hrvatski Ikar*. Zagreb: Biakova, 2020.
- *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* (izlazio i kao: *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten*).

Štampa i periodika

- *Adria*
- *Genex informator*
- *Inex informator*
- *Jugoslovenski aerotransport*

Literatura

- Dimitrijević, Bojan i Ilija Kukobat. *Aeroput: Društvo za vazdušni saobraćaj 1927–1948*. Beograd: Arhipelag, Institut za savremenu istoriju, 2023.
- Grant, R. G. *Flight: The Complete History of Aviation*. London: Dorling Kindersley, 2017.
- Gulić, Milan i Momir Ninković. „Mješovita jugoslovensko-sovjetska društva. Slučaj JUSTE”. *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014): 143–163.
- Gulić, Milan. „Jugoslovensko-sovjetska mješovita društva – od nade do razočaranja”. U *Srbija i Rusija: 1814–1914–2014: međunarodni naučni skup, 13–14. oktobar 2014, Beograd*, urednik Mihailo Vojvodić, 307–329. Beograd: SANU, 2016. (Cyrillic)
- Gulić, Milan. *Jugoslovenska država 1918–2006. Od Prvodecembarskog akta do Majskog referenduma*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2023. (Cyrillic)
- Higham, Robin. *Speedbird: The Complete History of BOAC*. London: Bloomsbury Publishing, 2013.
- Janić, Čedomir i Jovo Simišić. *Više od letenja: osam decenija Aeroputa i JAT-a*. Beograd: Jat Airways, 2007. (Cyrillic)
- Janić, Čedomir i Ognjan Petrović. *Kratka istorija vazduhoplovstva u Srbiji*. Beograd: Aerokomunikacije, 2011. (Cyrillic)
- Kirn, Gal. *Partisan Ruptures: Self-Management, Market Reform and the Spectre of Socialist Yugoslavia*. London: Pluto Press, 2019.
- Krunić, Čedomir. „Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo JUSTA”. *Let*, br. 2 (2000): 127–151. (Cyrillic)
- Krunić, Čedomir. *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga prva*. Beograd: izdanje autora, 2010.
- Kukobat, Ilija. „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947”. *Istorija 20. veka XXXVIII*, br. 2 (2020): 173–186.

- Kukobat, Ilija. *Sovjetski uticaji na jugoslovensko vazduhoplovstvo 1944–1949: između saradnje i suprotstavljanja*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2020. (Cyrillic)
- Kukobat, Ilija. „Development of Air Transport between Yugoslavia and the United States of America 1945–1992”. *Istorija 20. veka* XL, br. 2 (2022): 441–456.
- Kukobat, Ilija. „Continuities and Discontinuities in Modernisation of Yugoslav Air Transport 1927–1991”. In *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, edited by Danijel Kežić, Edvin Pezo and Vladimir Petrović, 45–66. Belgrade, Regensburg: IOS, Institut za savremenu istoriju, 2023.
- Kukobat, Ilija. *Jugoslovenski vazdušni saobraćaj 1945–1992*. Beograd: Arhipelag, Institut za savremenu istoriju, 2024. (Cyrillic)
- Mikić, Sava. *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*. Beograd: izdanje autora, 1932. (Cyrillic)
- Petranović, Branko. *Istorija Jugoslavije: treća knjiga*. Beograd: Nolit, 1988.
- Simišić, Jovo. *Bio jedan JAT*. Beograd: Lighthouse Studio, 2022.
- Grupa autora. *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*. Beograd: JAT, 1987.

Summary

Ilija Kukobat

Relations between Yugoslav Air Carriers: Competition, Cooperation, Unsuccessful Integration (1947–1991)

Abstract: During the greater part of the existence of socialist Yugoslavia, there was more than one air carrier in the country. From 1947 to 1949, along with Yugoslav Airlines (JAT), the principal air carrier in Yugoslavia after the Second World War, there was also the Yugoslav-Soviet Civil Aviation Company YUSTA. From 1949 to 1961, JAT was the sole air carrier in the country. Starting that year and up to 1968, three more air carriers were formed: Adria Airways, Pan Adria and Aviogenex. In 1982, Trans Adria, the heir to Pan Adria, (closed in 1978), was merged into JAT, thus reducing the number of air carriers in Yugoslavia to three. The aim of this paper is to demonstrate the relations among these companies ranging from conflicts (lack of coordination in foreign markets, unfair competition) to cooperation (common aircraft purchases, division of work) to failed attempts of integration in a single system or the institutionalisation of their cooperation. The paper is based on unpublished archival records, periodicals, and relevant literature.

Keywords: Yugoslavia, air transport, Yugoslav Airlines (JAT), YUSTA, Adria Airways, Inex-Adria, Pan Adria, Trans Adria, Aviogenex

Throughout the greater part of the existence of Socialist Yugoslavia, several air carriers worked in parallel. This was a unique case among socialist countries, which usually only had a single state-run carrier. Two companies were formed in 1947: Yugoslav Airlines (Jugoslovenski aerotransport, JAT) and the Yugoslav-Soviet Civil Aviation Company (YUSTA). There was no real competition between them, as each was the sole operator on routes assigned to them by Yugoslav authorities, although YUSTA was granted the right to operate several airports throughout the country. YUSTA terminated its services in 1949, after the Tito-Stalin split, leaving JAT as the sole air carrier in the country until 1961. Two new aviation companies were founded that year: Adria Airways in Ljubljana (formed by the Government of Slovenia, operated as part of the trade company Interexport from 1968 to 1986 as Inex-Adria Airways) and Pan Adria, formed by the City of Zagreb. These were joined in 1968 by Aviogenex, formed by the Belgrade-based foreign trade company Generalexport. All of them were dedicated to charter services related to the booming tourist industry along Yugoslavia's Adriatic coast. Relations between these carriers warried from cooperation (division of market, joint procurement of aircraft and their maintenance) to conflicts (unfair

competition, conflicting interests in foreign markets). Several attempts at integrating the air carriers or at least coordinating their activities were made by the federal authorities (Federal Executive Council, i.e. the federal government and its ministries, Directorate General of Civil Aviation, Federal Chamber of Commerce) who wished to minimise the negative consequences of competition. The most serious ones occurred during the 1970's, but to no avail. The only case of integration happened in 1982, when JAT took over Trans Adria, the heir to Pan Adria, which was liquidated in 1978. The reason for this failure can be found in the differences in their business models (regular vs. charter services). However, it can be suggested that the very existence of more than one air carrier in a socialist economy, as well as the failure to properly coordinate their work, was driven by the desire of certain Yugoslav constituent republics (especially Slovenia) to set up their own national civil aviation companies in a country that was, especially since the 1970's slowly moving from political and economic decentralisation towards disintegration.