NAŠ SERIJAL: SRPSKI LOKALNI AERODROMI IZMEĐU POTREBE GRAĐANA I POLITIČKIH AMBICIJA LOKALNIH LIDERA (1)

LET IZNAD REALNOG

*** Raste broj srpskih gradova koji žele da dobiju sopstvene aerodrome. * Ima li današnja Srbija dovoljno novca za podmirenje ovakvih ambicija? * Posle gotovo tri decenije od svečanog otvaranja i ulaganja ogromnih suma novca sa niškog Aerodroma „Konstantin Veliki" avioni – ne lete**

Niš, novembar 2014. Početkom novembra meseca rukovodstvo niškog Aerodroma „Konstantin Veliki" donelo je odluku da u narednih šest meseci zaposleni na aerodromu primaju minimalnu zaradu, dok će im retroaktivno biti smanjene i tri poslednje neisplaćene plate. Na vratima turističke agencije „Aerodromturs" stoji katanac, aerodromski restoran ne radi.

Stiče se utisak da je niški Aerodrom pred zatvaranjem i to baš kada se navršilo 28 godina od njegovog otvaranja, davne 1986. godine.

Istovremeno, iz mnogih krajeva Srbije stižu vesti o inicijativama da se postojeći vojni i sportski aerodromi osposobe za civilni saobraćaj. Rukovodstva Kraljeva, Užica, Jagodine, Zrenjanina, Novog Sada lokalne aerodrome smatraju investicijom od izuzetne važnosti.

Svi bi da lete

Da li je realno planirati toliki broj aerodroma u zemlji koja ima preko milion nezaposlenih, koja je prema izjavama premijera pred finansijskim bankrotom, gde se na prosečne zarade od 300 evra i još manje penzije uvodi obavezno umanjenje zarad

ušteda i opstanka države? Da li u ovim okolnostima srpski aerodromi mogu da računaju na potreban broj putnika i održiv razvoj? Može li Srbija da ide putem Norveške u kojoj uspešno funkcioniše čak 49 aerodroma koji, maltene, zamenjuju drumske prevoznike?

U Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Vlade Srbije su optimistični. Najavljuju osnivanje državnog preduzeća „Aerodromi Srbije". Međutim, osnivanje tog preduzeća podrazumeva osposobljavanje minimum pet aerodroma. Da li Srbija ima sredstva za to?

Ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Zorana Mihajlović, avgusta meseca je izjavila da neće biti formirano novo javno preduzeće, već će postojećem privrednom društvu Aerodrom „Nikola Tesla" biti pridodati mali aerodromi – za sada je sigurno da će to biti aerodromi u Nišu, Užicu i Kraljevu.

Stanje na ovim aerodromima nije pohvalno, a neki od njih poput aerodroma „Konstantin Veliki" u Nišu predstavljaju pravu paradigmu nekoordinirane aktivnosti između gradske i republičke vlasti, mesto na kome su se sukobljavale sujete mnogih funkcionera i ‚odmeravale snage' republičkih i lokalnih eksperata.

Aerodrom „Morava" u Lađevcima kod Kraljeva od 2011. godine ima nov kontrolni toranj, energanu i pristanišnu zgradu, dok se proširenje i produženje piste najavljuje. Konkretnih pomaka u oživljavanju ovog, žicom i korovom opasanog, aerodroma još uvek nema. Pogotovu posle odluke bivšeg ministra građevine, Velimira Ilića, da odbije donaciju Turske od 10 miliona evra namenjenu za rekonstrukciju Aerodroma „Morava". Poslednje u nizu obećanja o Aerodromu „Morava" dao je u avgustu ove godine Zoran Ilić, pomoćnik ministra građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture koji je izjavio da bi prvi civilni avioni sa Lađevaca mogli da polete ‚krajem naredne letnje sezone'.

Aerodrom „Ponikve" kod Užica je prošle godine, posle 14 godina od NATO bombardovanja, ponovo otvoren. Prema pisanju dnevnog lista „Politika" (1. 04. 2014.) za prihvat lakih letelica (do deset sedišta) pogodan je deo piste dug 2.200 metara (od ukupno 3.100), ali aerodromska infrastruktura nije kompletirana, pa predstoje milionska ulaganja u ograđivanje piste, podizanje nove pristanišne zgrade i druge poslove.

Mali ne mogu bez pomoći

Sa piste niškog Aerodroma od oktobra prošle godine nije poleteo nijedan civilni avion. Ova činjenica dovodi do neminovnog pitanja o opstanku niškog Aerodroma, iako je on, pored beogradskog, jedini aerodrom osposobljen za prijem međunarodnih letova. Kao jako bitan resurs grada Niša, ali i čitave Srbije, pre svega jugoistočne, Aerodrom zahteva ozbiljan pristup kojim će se regulisati njegovo isplativo poslovanje.

– Kao za mnoge druge stvari u Srbiji, tako i u vezi Aerodroma u Nišu, još uvek ne postoji svest o potrebi zajedničkog ulaganja u određeni projekat – tvrdi Boban Mihajlović, niški gradski većnik u periodu od 2008. do 2012. godine, i nekadašnji član Upravnog odbora

„JAT Airways-a". – Imali smo velike probleme u samom prihvatanju ideje o potrebi Aerodroma od strane lokalnih samouprava, pa je tako izostala i podrška. S obzirom da su retki slučajevi samoodrživih aerodroma, onog trenutka kada Vranje, Leskovac, Jagodina shvate da je to i njihov aerodrom i da je za njih mnogo isplativije da taj aerodrom ima funkciju tada će i niškom Aerodromu biti bolje. Mi smo često nailazili na nerazumevanje i otpor kod onih koji su niški Aerodrom doživljavali kao nišku priču.

Međutim, ako nerazumevanja ima kod lokalnih političara i ostalih funkcionera, dotle u međunarodnoj zajednici nema mnogo dilema.

– Norveška Vlada je investirala oko 5 miliona evra u niški Aerodrom nakon bombardovanja 2003. godine – podseća Mihajlović. – Ako su donatori dali značajna sredstva za obnovu, oni su definitivno videli potencijal i svrhu ulaganja u jedan takav objekat.

Danas se niški Aerodrom nalazi na listi prioriteta South-East Europe Transport Observatory koja se bavi razvojem saobraćaja u devet zemalja među kojima je i Republika Srbija.

Međutim, sve analize pokazuju da mali aerodromi, kako u Srbiji tako i u svetu ne mogu da opstanu samostalno na tržištu. Za njihov život neophodne su subvencije. Zbog toga regionalni i lokalni aerodromi imaju uređen sistem subvencija kao i podršku centralnih vlasti kada je to potrebno.

Uočavajući takvu situaciju **Evropski parlament je ove godine naterao Evropsku komisiju da napravi poseban model subvencija malih vazdušnih luka.** Prema novim smernicama, za pomoć regionalnim aerodromima sa manje od tri miliona putnika godišnje, biće dopuštene subvencije i to u razdoblju od deset godina, dok je za još manje aerodrome, one sa manje od 700 hiljada putnika godišnje, Komisija ponudila poseban režim sa višim subvencijama i procenom stanja nakon svakih pet godina.

Komisija je dala formulu po kojoj će se računati najviši dozvoljeni iznos subvencije za male aerodrome, pa će na primer vrlo mali aerodromi moći računati na do 80 odsto udela državnih subvencija u pokrivanju operativnih gubitaka raspodeljeno na razdoblje od pet godina. Prema računici Komisije to će izgledati ovako: ako je aerodrom između 2009. i 2013. godine imao prosečan godišnji gubitak od milion evra, može da dobije do 4 milona evra subvencija za narednih pet godina.

Ima li Srbija, uopšte, novac potreban za opremanje brojnih vazdušnih luka za civilne letove i koliko on iznosi, to u ovom trenutku malo ko može da kaže.

Novinar: Katarina Nikolić