

NA KRILIMA AUTOBUSA

*** Aerodrom „Konstantin Veliki” u Nišu kao paradigma nekoordinisanosti republičke i lokalne vlasti, sujete, rivaliteta... * Od osnivanja aerodrom prati zla kob – on se više ogleda u hiru političkih lidera i konkurenciji beogradskom Aerodromu, no u stvarnoj potrebi građana jugoistoka Srbije**

Od otvaranja 1986. godine, pa do današnjih dana, niški Aerodrom „Konstantin Veliki” sagledavan je pre kao hir lokalnih političkih struktura i konkurent beogradskom Aerodromu, no kao avio-luka koja može da bude oslonac i podsticaj razvoja privrede juga Srbije, ali i ozbiljan partner prestoničkom aerodromu. Nedostaju sredstva, oprema, kadrovi, a ponajviše usaglašen stav da „Konstantin Veliki” preraste u ozbiljnu avio-luku.

Neshvaćen potencijal

Priča o niškom Aerodromu počinje davne 1986. godine, dakle u vreme kada su u Nišu cvetale Mašinska i Elektronska industrija, proizvodnja aluminijuma, prerada kože, tekstilna industrija, industrija guma. Danas se u Nišu i okolini tek u tragovima mogu naći ostaci pobrojanih privrednih delatnosti sačuvani kroz male kućne radionice snalažljivih bivših radnika.

Umesto takozvane teške industrije Niš danas razvija saobraćajnu delatnost, i to avio-saobraćaj. Makar pokušava da razvije. Jer, **otkako je 2003. godine po drugi put svečano otvoren niški Aerodrom „Konstantin Veliki” preživljava na krilima gradskih autobusa.**

– Prvobitna ideja o osnivanju niškog Aerodroma potekla je od toga što je Niš u to vreme bio snažan industrijski, kulturni, obrazovni, zdravstveni centar i preko 2 miliona građana ove zemlje je gravitiralo ka Nišu – kaže Dragoslav Pavlović, predsednik Opštine Niš u vreme kada je aerodrom osnovan. On dodaje da je Niš nekada imao preko 100.000 zaposlenih i da su ljudi svakodnevno dolazili u Niš iz Leskovca, Vranja, Kuršumlije, jer je Niš bio jedan od razvijenijih gradova.

– U to vreme novac nije bio problem, jer je privreda bila jaka. Danas nemate privredu, država živi na kreditima, nema proizvodnje, a bez nje nema opstanka – pojašnjava Pavlović.

Najavljen kao velika razvojna šansa juga Srbije, kao kargo centar ovog dela Balkana „Konstantin Veliki” tavori sa ponekom sezonskom avio-linijom i davno bi se ugasio da ne postoji autobuska linija 34. **Međutim, jedan od sigurnih stubova oslonca aerodroma, gradski prevoz, uskoro prelazi u nadležnost gradske Direkcije za saobraćaj.**

Uprkos naporima da se razvije avio-saobraćaj i niška avio-luka preraste u okosnicu razvoja čitavog regiona juga Srbije, do danas se on nije znatno uzdigao iz statusa alternativne luke

beogradskom Aerodromu i to tek u retkim slučajevima. Naime, sujetno-rivalitetski odnos Beograda prema niškom Aerodromu je priča koja i posle 28 godina ima identičan epilog.

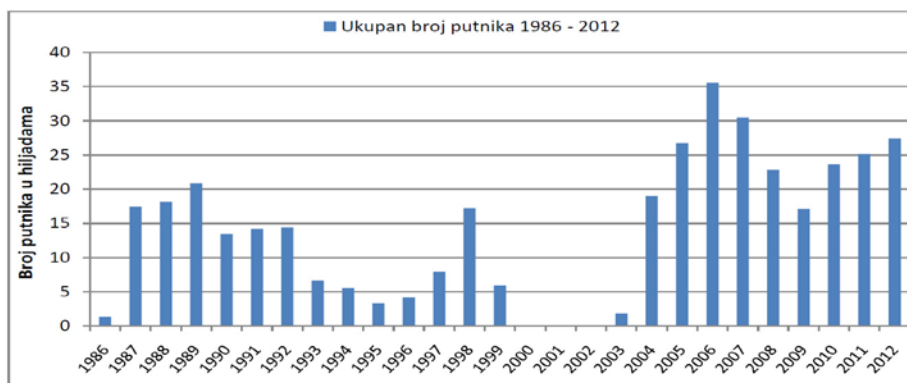
– Glavni problem je ‚beogradizacija‘ protiv koje sam vodio žestoku bitku – pojašnjava Pavlović. – Suština je u tome što beogradski Aerodrom nije želeo da ima konkurenciju, pa je tražio razloge koji bi opravdali to što je kao alternativne aerodrome radije koristio Skoplje, Budimpeštu i Sofiju. Činjenica je da je niški Aerodrom klimatski gledano najpovoljnija lokacija za sletanje aviona ne samo u Srbiji već i na čitavom Balkanu. Najmanje maglovitih dana ima na niškom Aerodromu – u proseku dva dana u toku godine.

Pavlovićevo mišljenje deli i Boban Mihajlović, nekadašnji član Upravnog odbora „JAT Airways-a“ i niški gradski većnik u periodu od 2008. do 2012. godine. – Republika Srbija i Ministarstvo saobraćaja nisu imali sluha za obavljanje letova sa niškog Aerodroma – potvrđuje Mihajlović. – Postojala je namera centralizacije letova pod izgovorom da je jedan aerodrom u Srbiji sasvim dovoljan. Za vreme našeg mandata, od 2008. do 2012. godine, veliki broj kompanija, između ostalog i niskobudžetnih, došao je na beogradski Aerodrom. Uz dobru volju Ministarstva niskobudžetne kompanije su mogle da se preusmere na niški Aerodrom i da se on razvija kao njihova luka.

Ima li putnika u avionu?

Ni stav „JAT Airways-a“, od prošle godine preimenovanog u „Air Serbia“, prema niškom Aerodromu nije mnogo bolji. „JAT Airways“ je 2009. godine definitivno prestao da leti sa niškog Aerodroma opravdavajući taj postupak ekonomskom neisplativošću. Logička neutemeljenost ove tvrdnje leži u činjenici da je broj putnika rastao dok je „JAT Airways“ leteo iz Niša. Godine 2006. broj putnika popeo se do 35.000 što je maksimum koji je niška vazдушna luka postigla od 1986. godine.

Podsećanja radi, 12. oktobra 2003. godine Aerodrom Niš je ponovo otvoren za saobraćaj nakon što je potpuno uništen u NATO bombardovanju 1999. godine. Od 2004. godine „JAT Airways“ i „Montenegro Airlines“ su počeli da obavljaju saobraćaj iz Niša za Ciri, Pariz i Tivat. Sledeće tri godine, broj putnika se povećavao. Broj putnika na Aerodromu Niš u 2006. godini je bio preko 35 hiljada. Od 2007. godine obim saobraćaja je počeo da se smanjuje, minimum je dostignut 2009. godine (oko 17 hiljada putnika).



Slika 1.1

Aviokompanija „JAT Airways” se sa niškog Aerodroma povukla krajem 2009. godine. Početkom 2010. godine „Montenegro Airlines” uveo je svakodnevne letove za Podgoricu, i na taj način je omogućeno putnicima iz ovog dela Srbije da po jeftinoj tarifi, (karta je koštala oko 200 evra) putuju do mnogih gradova u Evropi (Cirih, Pariz, Rim, Frankfurt, Moskva, London itd).

Godina	Aviokompanija	Linija	Vazduhoplova	Putnika
2004	JAT	Niš–Tivat	54	4 546
	JAT	Niš–Cirih	18	2 477
	JAT	Niš–Antalija*	18	2 225
	JAT	Niš–Pariz	32	1 258
	JAT	Niš–Bodrum*	27	1 210
2005	Montenegro	Niš–Cirih	40	5 467
	JAT	Niš–Cirih	43	5 465
	JAT	Niš–Antalija*	13	961
2006	Montenegro	Niš–Cirih	120	18 426
	JAT	Niš–Cirih	81	12 427
	Montenegro	Niš–Cirih	110	16 007
2007	Thomsonfly	Niš–London*	13	3 838
	JAT	Niš–Cirih	102	14 420
	JAT	Niš–Heraklion*	8	1 413
	Atlasjet	Niš–Istanbul	69	6 869
	Thomsonfly	Niš–London*	13	3 892
2008	Montenegro	Niš–Tivat	21	2 759
	JAT	Niš–Cirih	104	14 634
	JAT	Niš–Tivat	26	1 770
	JAT	Niš–Heraklion*	8	796
	Montenegro	Niš–Tivat	24	2 665
2009	Thomsonfly	Niš–London	11	1 754
	JAT	Niš–Cirih	80	10 780
	Montenegro	Niš–Tivat	27	2 735
	Atlasjet	Niš–Antalija*	8	2 240
	Wind Jet	Niš–Forli	2	150
2010	Montenegro	Niš–Podgorica**	291	16 728
	Wind Jet	Niš–Forli	68	5 662
	AtlasJet	Niš–Antalija*	4	718
2011	Montenegro	Niš–Podgorica**	340	23 992
	Montenegro	Niš–Podgorica**	352	25 273
2012	Darwin	Niš–Cirih***	4	156
	Darwin	Niš–Ženeva***	-	53

* Čarter letovi

** Putnici koji lete do Podgorice i preko Podgorice do drugih destinacija (Cirih, Pariz i ostalo)

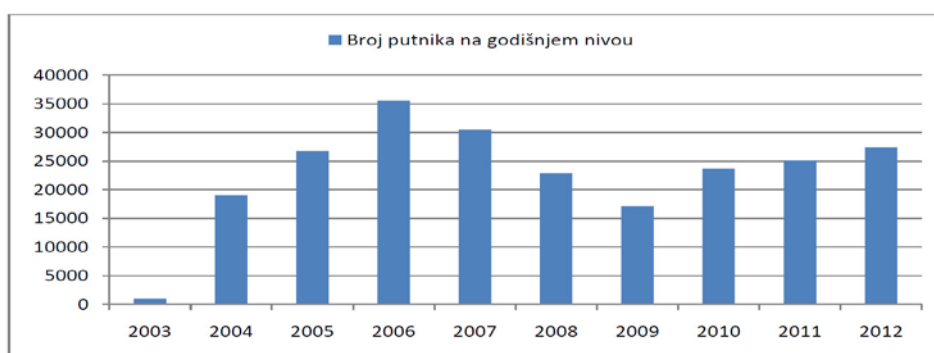
*** Za Cirih i Ženevu je išao isti let sa međusletanjem

Pored aviokompanije „Montenegro Airlines”, svoje letove imale su i druge međunarodne aviokompanije. Uglavnom su bili u pitanju sezonski letovi, turističkog karaktera, a kompanije koje su letele su: britanski „Thomson Fly” do Londona, „Atlas Jet” do Istanbula, „Darwin Airlines” do Ciriha i Ženeve kao i „Wind Jet” i „Mistral Air” do gradova u Italiji, Bolonje (Forli) i Trsta.

Da podsetimo, nakon otcepljenja Crne Gore od Republike Srbije 2006. godine, „Montenegro Airlines” gubi pravo da leti iz Niša ka Evropi, jer dobija status strane kompanije koja ne može da leti iz druge zemlje (Srbije) u treću (Cirih). Kako bi se ovaj problem rešio formira se kompanija „Master Airways” sa sedištem u Nišu. Međutim, tadašnji ministar za kapitalne investicije, Velimir Ilić, pronalazi banalan razlog i srećava da kompanija dobije dozvolu. Umesto da „JAT Airways”, kao domaća kompanija, tada preuzme tržište koje je „Montenegro Airlines” razvio, on obustavlja letove sa niškog Aerodroma.

Niško rukovodstvo zatim potpisuje ugovor sa „Wind Jet” kompanijom kako Aerodrom ne bi prestao sa radom. Ugovor je podrazumevao subvencionisanje nisko-tarifnih letova za Italiju kao i aktiviranje depozita, koji je prvobitno Grad Niš uplatio italijanskoj kompaniji, u slučaju kašnjenja plaćanja od strane Grada. U trenutku obustavljanja letova, „Wind Jet” je depozit iskoristio za izmirenje dugovanja koja su postojala.

Nakon „Wind Jet-a” na repertoar dolazi „Montenegro Airlines” po sličnom principu – Grad Niš je subvencionisao letove na kojima je, prema uslovima ugovora, moralo biti 40 putnika, ali 40 onih koji iz Podgorice presedaju dalje. Ukoliko bi na letu bilo manje od 40 putnika, Grad Niš je razliku u broju putnika plaćao crnogorskoj firmi.



Slika 1.2

Kao što se može videti sa *Slike 1.2* od 2010. godine beleži se blagi rast obima saobraćaja (u 2010. godini oko 23 hiljade, u 2011. oko 25 hiljada i u 2012. godini oko 27 hiljada putnika). Prema Studiji potencijalne putničke potražnje u vazdušnom saobraćaju na Aerodromu „Konstantin Veliki” u Nišu, koju je 2010. godine uradio Institut Saobraćajnog fakulteta u Beogradu, potencijal opslužnog područja Aerodroma Niš u 2010. godini je procenjen na 140 hiljada putnika godišnje.

Tokom prošle godine Aerodrom „Konstantin Veliki” imao je 21.625 putnika (do 07. 11. 2013.) što predstavlja pad od 19,8% u odnosu na 2012. godinu.

Novinar: Katarina Nikolić