

NEMA LETOVA BEZ POMOĆI

*** Za celu 2014. godinu aerodrom „Konstantin Veliki” od Grada Niša dobio je 9 miliona dinara što je suma koja je utrošena na razvoj sektora prevoz putnika i izmirivanje obaveza po osnovu lizinga i goriva. * U poslednje dve godine niška avio-luka nije dobila ni dinar od Republike Srbije**



Hoće li najavljenno osnivanje preduzeća „Aerodromi Srbije” doprineti stišavanju ambicija političkih lidera različitih lokalnih sredina da na sopstvenom pragu dobiju nove vazdušne luke, to u ovom času niko sa sigurnošću ne može da zna, ali bi po svemu do čega smo došli tokom istraživanja bilo neophodno da se utvrde prioriteti daljih ulaganja u ovoj oblasti.

Naravno, oni bi morali biti lišeni svih vrsta sujeta i nadmenosti, ma odakle one dolazile. Jer, očigledno je da su ulaganja izuzetno velika i da je gotovo nemoguće predvideti ih, upravo zbog napretka tehnologije i novih bezbednosnih zahteva koji se postavljaju pred evropske aerodrome. A svega toga bilo je u dosadašnjem razvoju niškog Aerodroma na pretek.

Prepušten sam sebi

U razvoju niškog Aerodroma „Konstantin Veliki” jasno se uočavaju periodi rasta saobraćaja koji su prekidani ekstremnim događajima, počev od lokalnih (inflacija početkom i sredinom 90-tih i bombardovanje 1999. godine), preko regionalnih (raspad SFRJ, a kasnije i zajednice Srbije i Crne Gore) do globalnih (ekonomska kriza iz 2008. godine).

U takvim uslovima, saobraćaja nije bilo samo u periodu od marta 1999. do oktobra 2003. godine, zbog oštećenja infrastrukture, ali je aerodrom nalazio načina da opstane. Veliku ulogu u njegovom opstanku igrali su kargo sektor i autobuska linija 34, koju je grad

dodelio aerodromu kako bi ostvarivao deo potrebnog prihoda, o čemu smo pisali u jučerašnjem nastavku.

Već duže vreme nedostaju sredstva, oprema, kadrovi, a ponajviše usaglašen lokalni i republički stav da „Konstantin Veliki” preraste u ozbiljnu avio-luku. **Politički izbori, mandati koji se smenjuju i govori raskošnih obećanja sve više su u raskoraku sa siromašnom stvarnošću.** Niška avio-luka postala je tek jedan retorički argument novopostavljenih gradskih funkcionera, novoizabranih odbornika i poslanika tokom prvih godina mandata uprkos ozbiljnim stručnim studijama koje tvrde da je Aerodrom Niš bitan resurs Republike Srbije.

Možda će ideja o osnivanju preduzeća „Aerodromi Srbije” zaista uroditi plodom. Međutim, da bi se to dogodilo potrebno je da upravljanje aerodromima, bude odgovorno, bez prestoničke nadmenosti i lokal-provincijske iskompleksiranosti, u šta je onima koji poznaju mentalitet našeg naroda teško da poveruju.

Za sada se umesto nebom leti i dalje drumom i to u krug. A ni drum više nije siguran. Aerodrom je prepušten sam sebi. Ostaje da čekamo i da vidimo kako će se pitanje njegovog opstanka rešiti. I da li će uopšte sledeće godine postojati.

Piste neodržanih letova i održanih govora

Gradonačelnik Niša, Zoran Perišić, mesecima unazad prve avione na niškom Aerodromu najavljuje za proleće 2015. Do tada je pod znakom pitanja novogodišnji dolazak „Jamal” kompanije iz Rusije, Švajcaraca kao i aktuelnog „Wizz Air-a”. Pomoćnik ministra za vazdušni saobraćaj, Zoran Ilić, izjavio je sredinom novembra da će avioni low-cost kompanije „Wizz Air” leteti iz Niša uskoro. Sa ovom kompanijom potpisan je ugovor, ali se još uvek čeka kako bi se videlo na koji način će se ugovor realizovati.

Putnički servis na niškom Aerodromu će od 1. januara 2015. godine koštati samo 1 evro umesto 14 evra po sadašnjem cenovniku, čime je ovaj aerodrom možda postao i najjeftiniji na svetu, piše portal „Aviokarta.net”.

Njemu najbliži po iznosu je rumunski aerodrom u Targu Murešu, čija je cena 1,7 evra. Cene na niškom Aerodromu snižene su sa ciljem privlačenja većeg broja zainteresovanih kompanija, ali pitanje je da li će ovakva odluka uroditi plodom.

Prema rečima gradonačelnika Perišića ILS oprema (Precizni instrumentalni prilaz) trebao je da stigne na niški aerodrom do polovine oktobra. Nije. ILS oprema je uslov svih niskobudžetnih kompanija za dolazak u Niš. Bezbedno je sletati i bez nje (primeri iz prakse su evidentni), ali je dobro imati je, jer će na taj način zainteresovane kompanije biti sigurnije u svoj izbor. Postoje nagoveštaji da će „Tales” firma sa sedištem u Francuskoj niškom Aerodromu dostaviti polovnu ILS opremu. Aerodrom treba da obezbedi i prilazna

NAJNOVIJA VEST

Niški Aerodrom „Konstantin Veliki” i niskobudžetna avio-kompanija „Wizz Air” i zvanično su potpisale ugovor 9. decembra. Ugovor je potpisan na tri godine i Niš nije će imati priliku da dva puta nedeljno lete do Bazela od 3. jula 2015. godine po ceni od 3000 dinara. Prema rečima ministarke saobraćaja, Zorane Mihajlović, Grad Niš neće subvencionisati letove „Wizz Air-a”. Poskupljenje usluga beogradskog Aerodroma dovelo je mađarsku kompaniju na niški Aerodrom.

svetla u skladu sa ILS opremom. Problem je što nabavku opreme treba da odobri Direktorat civilnog vazduhoplovstva, a on svoje ingerencije prebacuje na Kontrolu leta.

Prema izjavi gradonačelnika, Zorana Perišića, Grad Niš više neće subvencionisati Aerodrom (avgust mesec 2014.). To ni do sada nije bila praksa. Grad je samo otplaćivao lizing za autobuse koji su u prvi mah dobijeni od francuske Vlade u vidu donacije, ali su zbog dotrajalosti morali biti zamenjeni novim autobusima (2008. godina). Lizing je bio nepovoljan jer je bio u švajcarskim francima. **Za pet godina, od 2010. do 2014., Grad je Aerodromu donirao 100 miliona dinara po projektu „Održivost i unapređenje sektora prevoza putnika na liniji 34 u Nišu”.**

– Za plate zaposlenih na Aerodromu ide mesečno 8 miliona dinara što je veliki izdatak za Grad – izjavio je gradonačelnik Niša za portal „Južne vesti” septembra 2014. godine.

Realnost je malo drugačija. **Za celu 2014. godinu Aerodrom je od grada dobio 9 miliona dinara** što je suma koja je utrošena na razvoj sektora prevoz putnika i za izmirivanje obaveza po osnovu lizinga i goriva.

Subvencije neophodne

Ključni problem Javnog preduzeća „Aerodrom Niš” leži u činjenici da sam Aerodrom ima malo instrumenata kojima može privući aviokompanije da počnu sa obavljanjem saobraćaja, a zatim i da ih zadrži. Studija Održivosti vazdušnog saobraćaja za Aerodrom „Konstantin Veliki”, koju je 2013. godine radio Saobraćajni fakultet iz Beograda nudi dva rešenja u oživljavanju niškog Aerodroma. Jedno od njih podrazumeva identifikovanje vlasničke i upravljačke strukture preduzeća koja će u većoj meri moći da utiče na razvoj vazdušnog saobraćaja sa aerodroma. Ovakvo rešenje zahteva sistematsku podršku države i osnivača za obezbeđivanje potrebnih uslova za razvoj vazdušnog saobraćaja na niškom Aerodromu.

Međutim, sistematska pomoć države uglavnom izostaje. Vlada Srbije nije uložila 5 miliona evra u niški Aerodrom kako je najavljeno jula meseca ove godine. **U poslednje dve godine „Konstantin Veliki” nije dobio ni dinar od Republike Srbije.**

Cifra koja je neoboriva je 230 miliona dinara pomoći od Aerodroma „Nikola Tesla” u periodu od 2010. do 2012. godine. Taj novac niški Aerodrom nije dobio odjednom, ali jeste bespovratno. Na žalost, **suma je potrošena na održanje tekuće likvidnosti tj. na isplatu zaostalih kredita**, koji će se, prema rečima doskorašnjeg direktora niškog Aerodroma, Dragana Bugarinovića, otplaćivati sve do 2017. godine. Niški Aerodrom koristi polovnu opremu Aerodroma „Nikola Tesla” i to je jedna od pomoći beogradskog Aerodroma koja, do sada, nije bila dovoljna da bi niška vazдушna luka zaživela.

Da li rešenje opstanka niškog Aerodroma leži u osnivanju javnog preduzeća „Aerodromi Srbije” koje je odobrila Vlada Srbije na predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture? Donedavni direktor Aerodroma „Konstantin Veliki”, Dragan Bugarinović,

smatra da je to dobar put. Potkrepljujući svoju tvrdnju on daje primer makedonskih aerodroma koji su pod okriljem javnog preduzeća „Aerodromi Makedonija“.

– Aerodrom Ohrid je na taj način podržan od strane Skoplja, on živi zajedno sa Skopljem i tako mu se obezbeđuje postojanje, jer se i on sve vreme bori sa egzistencijom – kaže Bugarinović. – Makedonija subvencionise avio-kompanije, pogotovu low-cost. **Subvencije su prisutne kod razvijanja malih aerodroma koji nemaju odjednom punjenje. To je suština. Subvencionisanje treba da bude planirano na duži period i da se postepeno smanjuje.**

Studija Održivosti vazdušnog saobraćaja za Aerodrom „Konstantin Veliki“ koju je prošle godine radio Saobraćajni fakultet iz Beograda daje primer Francuske i Skandinavije tj. Norveške i Švedske gde nacionalni operateri aerodroma (AVINOR i LFV) upravljaju gotovo svim aerodromima na teritoriji tih država.

Nebojša Rančić, predsednik Upravnog odbora Aerodroma „Konstantin Veliki“, kao i Nadzornog odbora od 2002. do 2012. godine smatra da centralna vlast treba da daje podršku tamo gde može i da ne smeta tamo gde smeta.

– Danas su finansijski isplativi aerodromi samo veliki aerodromi – tvrdi Rančić. – Da bi niški Aerodrom bio održiv njemu treba oko 100.000 putnika godišnje. Ali čak i kad nešto nije finansijski isplativo, ekonomski jeste – vi nekada nemate direktnu zaradu na aerodromu, ali imate zaradu u ostalim delatnostima koje koriste aerodrom. **Nerazumevanje i nezainteresovanost za čitavu priču je glavni problem. Nije samo bitan rezultat već proces podizanja nekog projekta na noge. Kao hrast sa jakim korenom – koren, temelj je bitan.**

NOVI DIREKTOR

Aerodrom „Konstantin Veliki“ u Nišu dobio je nedavno novog VD direktora, pošto je gradska vlast gotovo prinudila višegodišnjeg direktora Dragana Bugarinovića da podnese ostavku. Naš pokušaj da sa njim razgovaramo na temu opstanka aerodroma neslavno je završen.

– Sve što Vas interesuje, interesuje i mene – rekao nam je Vladica Đurđanović, novoimenovani VD direktor aerodroma „Konstantin Veliki“ u Nišu.

Novinar: Katarina Nikolić