

**Intervju – Vladica Đurđanović, bivši direktor Aerodroma Konstantin
Veliki**

Zašto su nam oteli aerodrom

22. avgusta 2018, 19:24 **Radmilo Marković**



fotografije: privatna

arhiva

"Ovo što se dešavalo u poslednjih šest meseci posledica je trogodišnjeg sukoba gde ste na jednoj strani imali mali, već prežaljeni Aerodrom Niš sa lokalnim institucijama i lokalnom politikom, a na drugoj svu silu državne administracije i politike ogledanu u Ministarstvu saobraćaja i ministarki Mihajlović, da bi kasnije bila uvučena i Vlada, pa i stranka. Zašto je sve urađeno na ovaj način, pitanje je za Ministarstvo. Zašto baš posle potpisivanja ugovora sa Vansijem? Zašto se uopšte otvarala ova tema kada je jasno

bilo da će problem s Kosovom i Metohijom kulminirati?

Naravno, nikakve direktne veze nema između Aerodroma Niš i problema sa Kosovom i Metohijom. Reč je o tajmingu, u takvoj situaciji se sporedne krizne situacije kao što je Aerodrom rešavaju po 'hitnom postupku'"

Devetog avgusta ove godine direktor niškog Aerodroma „Konstantin Veliki“ Vladica Đurđanović dao je ostavku na tu poziciju. Ovime je završena jedna priča u životu niškog aerodroma – priča nesvakidašnje uspešna, ne samo za prostor Srbije: Đurđanović je sa saradnicima ovaj aerodrom, koji je bio klinički mrtav – za celu 2014. godinu imao je oko 1300 putnika – za tri godine doveo na iznad 330.000 putnika, privukavši pritom kompanije poput Vizera, Rajanera, Turkiš kargo, Svis i Germanije. Recept je bio prilično jednostavan: ukinuti su svi *non-core* poslovi aerodroma, takse su smanjene na tri evra po putniku i za relativno kratko vreme aerodrom je od klasične „propale priče“ umirućeg preduzeća došao do rezultata koji su bili za nevericu.

A u međuvremenu su počela podmetanja noge od strane matičnog Ministarstva građevine, saobraćaja i infrastrukture (MGSI), da bi sve kulminiralo nakon što je država Srbija potpisala koncesioni ugovor za beogradski Aerodrom „Nikola Tesla“ sa francuskom kompanijom Vansi: Zatraženo je od Grada Niša da vlasništvo nad niškim aerodromom prebaci na državu, a iz MGSI javnost je saznala da je država „ispregovarala“ koncesioni ugovor na takav način da ograničava sve aerodrome u radijusu od 230 kilometara od Beograda na milion putnika godišnje, sve dok Aerodrom „Nikola Tesla“ ne dostigne 12 miliona: milion – brojka koju bi dotadašnjim tempom rasta niški aerodrom izvesno dostigao brže nego što je bilo predviđano.

Gradske vlasti u Nišu mesecima nakon ovog naloga države nisu zakazivale gradsku skupštinu u kojoj bi bilo glasano o ovom predlogu, a dve nedelje pre nego što je niška Skupština odlučila da pokloni državi Aerodrom „Konstantin Veliki“ (22. juna), Gradsko veće Niša predložilo je Gradskoj skupštini da smeni direktora Đurđanovića.

Ova smena nikada nije stigla na dnevni red Skupštine Niša, iako je mogla odmah, na istu onu sednicu na kojoj su odbornici poklonili aerodrom. Đurđanović je ostavku podneo 9. avgusta. U intervjuu koji je rađen mejlom, prvo pitanje za sada već bivšeg direktora Aerodroma „Konstantin Veliki“ bilo je: zašto je smenjen, odnosno zašto je podneo ostavku ne čekajući odluku Skupštine grada?

VLADICA ĐURĐANOVIĆ: Iracionalna je odluka da se menja najuspešniji poslovni model u vazduhoplovnoj industriji u našem regionu, model koji je u nekim segmentima i ispred svetskih trendova, i da se organizacijom poslovanja vraća 10 ili 15 godina unazad. Nije toliko bitan postupak preuzimanja aerodroma, koliko namera i razlog.

Od nas je traženo da promenimo poslovni model, prvo od Regionalne razvojne agencije Jug, tačnije Bojana Avramovića koji je i spakovao celu priču, zatim i od mene. Vazduhoplovna industrija i ceo taj biznis su se u poslednjih 15 godina drastično promenili, ali u našem ministarstvu sede ljudi koji žive u veselim '80-im i rado se sećaju JAT-a. Kada *know-how* dolazi od stranaca, u ovom slučaju od Francuza, onda je to više nego prihvatljivo, ali kada se to desi u Srbiji i još u Nišu – e, to se onda ne prašta. Kako inače objasniti da se, na primer, parkinzi na beogradskom aerodromu predaju aerodromu na upravljanje, jer je to taj savremeni model upravljanja aerodromom koji Vansi uvodi, a u Nišu se ti isti

parkinzi uzimaju aerodromu i vraćaju gradu – eto to su prve najavljene epohalne mere koje novi vlasnik preduzima.

Da bi stvar bila jasnija, apsolutno je nebitno koja politička opcija je na vlasti u Beogradu, u sektoru vazduhoplovstva se vrte jedni te isti ljudi koji su 30 godina razvijali vazdušni saobraćaj na dva međunarodna aerodroma u Srbiji. Rezultat u Beogradu znamo, a maksimalni rezultat koji su postigli u Nišu je 35.500 putnika 2006. godine. Aerodrom u Nišu je sve vreme bio u vlasništvu lokalne samouprave, ali su realno „stručnjaci“ iz državnih vazduhoplovnih struktura vodili sve, baš kao što će se nadalje i dešavati.

Ovo što se dešavalo oko Aerodroma „Konstantin Veliki“ u Nišu u poslednjih šest meseci je posledica trogodišnjeg sukoba gde ste na jednoj strani imali mali, već prežaljjeni Aerodrom Niš sa lokalnim institucijama i lokalnom politikom, a na drugoj svu silu državne administracije i politike ogledanu u Ministarstvu saobraćaja i ministarki Mihajlović, da bi kasnije bila uvučena i Vlada, pa i stranka. Zašto je sve urađeno na ovaj način, pitanje je za Ministarstvo. Zašto baš posle potpisivanja ugovora sa Vansijem? Zašto se uopšte otvarala ova tema kada je jasno bilo da će problem s Kosmetom kulminirati? Naravno, nikakve direktne veze nema između Aerodroma Niš i problema sa Kosmetom. Reč je o tajmingu, u takvoj situaciji se sporedne krizne situacije kao što je Aerodrom rešavaju po „hitnom postupku“.

Ministarstvo je imalo prostor da pokrene radikalne mere i igra na politiku svršenog čina, jer je taj problem za državu potpuno nebitan u odnosu na problem sa kojim treba da se suoči. Sve su to pitanja na koja ni ja nemam odgovore, osim da je ovaj tajming iskorišćen za ono što Ministarstvo nije uspevalo da uradi nekoliko godina unazad.

„VREME„: Na šta tačno mislite?

Sve je počelo 2014. kada je Aerodrom Niš ostao bez redovnog vazdušnog saobraćaja posle katastrofalnih projekata subvencionisanja, tačnije plaćanja avio-kompanijama da lete iz Niša. Javno preduzeće je nagomilalo milion evra dugova, četiri plate nisu isplaćene zaposlenima, a mesečni gubici su dostizali 100.000 evra.

JP Aerodrom Niš se bavio gradskim prevozom – bukvalno je posedovao autobuse – trgovinom, ugostiteljstvom, špedicijom i u svim sektorima je proizvodio gubitke. Tada država nije imala rešenje za problem u Nišu, Er Srbija nije bila zainteresovana da i pored subvencija države uspostavi saobraćaj i sa drugog međunarodnog aerodroma, niko se nije ni zabrinuo zbog toga, jer tako i treba da bude. Taj odnos Ministarstva saobraćaja išao je dotle da se Aerodrom Niš ne pominje ni u jednom bilateralnom sporazumu između države Srbije i trećih zemalja (Rusija, Turska...). Jednostavno, za Ministarstvo on nije postojao i bio je balast, jer nisu znali šta da rade s njim. Svake godine je na različite načine Grad Niš dotirao poslovanje, jer nijedna vlast nije imala hrabrosti da prizna poraz i zatvori preduzeće: ako smo realni, aerodrom čiji je istorijski rekord 35.000 putnika i ne treba da postoji.

Tadašnji gradonačelnik dr Zoran Perišić i direktor Regionalne razvojne agencije Jug Bojan Avramović pokrenuli su projekat restrukturiranja preduzeća i pokretanja vazdušnog saobraćaja. Na moju sreću ili nesreću, tadašnje rukovodstvo Aerodroma Niš je na svaki način bojkotovalo mere koje su usvojene, za šta su imali i podršku Ministarstva. Njihovom smenom, a mojim imenovanjem krajem 2014. godine, krenulo se u realizaciju planova i programa koji su bili finansijski podržani i oročeni na

tri godine. Rezultati trogodišnjeg projekta su očigledni i nije moje da ih komentarišem.

Nekoliko dana pre održavanja takozvane „aerodromske“ sednice Skupštine Grada Niša, Gradsko veće je predložilo moju smenu, koja je u svim medijima objavljena kao definitivna, i to je bio još jedan vid pritiska. Inače, zašto se nije moja smena našla na toj ili sledećoj sednici? Predlog o mojoj smeni donesen je na sednici Gradskog veća 8. juna, a ja sam ostavku dao 9. avgusta. U međuvremenu su održane dve ili tri sednice Skupštine Niša i taj predlog se nije našao na dnevnom redu. Ja sam do prihvatanja ostavke i imenovanja vršioca dužnosti direktora bio direktor u punom mandatu, iako je vest bila da sam smenjen. Formalni razlog pokretanja smene je toliko banalan da neću ni da ga pominjem. Kada mi je postalo jasno da rukovodstvo Grada nema hrabrosti da me smeni na Skupštini, iako je dalo takav predlog, kada je nekoliko dana pre moje ostavke smenjen Bojan Avramović sa stranačke funkcije i kada je ostalo da ja, kao direktor preduzeća, tehnički sprovedem proceduru prenosa osnivačkog udela na državu u APR-u, odlučio sam da prekinem agoniju, jer ja to svejedno nikad ne bih potpisao, a bojkotovati potpisivanje je neozbiljno.

Ono što sada sledi jeste demontiranje sistema koji je napravljen na aerodromu, tako da je već najavljeno „vraćanje“ aerodromskog parkinga i drumskog carinskog terminala na upravljanje Gradu Nišu. Na taj način će aerodrom biti uskraćen za prihode koji su ostvarivani u tim delatnostima, i to je ono što su ministarka Zorana Mihajlović i njen „ekspert“ za vazdušni saobraćaj, pomoćnik ministarke Zoran Ilić, zagovarali poslednje tri godine, pokušavajući da dokažu neodrživost niškog modela sa taksama od tri evra. Ali, o njima ću kasnije.

Uglavnom, odmah po uskraćivanju prihoda od pratećih usluga, aerodrom će morati da se subvencioniša, a subvencije su same po sebi problematične, jer su direktna državna pomoć i spadaju pod udar zakona. Bukvalno seku zdravu nogu da bi dokazali da je neko invalid, i u tome ja neću da učestvujem. Ukoliko ne bude državnih subvencija, što je vrlo moguće, jedina alternativa biće povećanje aerodromskih taksi što je takođe bio jedan od zahteva Ministarstva u prošlosti. To će direktno negativno uticati na obim saobraćaja i razvoj mreže u Nišu. I na kraju, hoće li oni koji su na sve načine pokušavali da zaustave razvoj aerodroma u Nišu, taj aerodrom razviti? Hoće, baš kao što su to radili prethodnih 30 godina u Nišu, ili prethodne četiri godine na Moravi ili Ponikvama. Tu je u pravu predsednik Vučić, nemaju *bussines case* u Ministarstvu, nisu ga imali ni za Niš, niti ga imaju za bilo šta drugo. Analizirajući finansijske izveštaje Aerodroma u proteklih nekoliko godina, vidi se da je Aerodrom u Nišu imao prevashodno pomoć Aerodroma Beograd i Grada Niša, a veoma malo države, a sada ga je država preuzela. Zbog čega je država preuzela niški aerodrom?



Da raščistimo sa tom „pomoći“ države i državnih firmi. Aerodrom „Nikola Tesla“ je nesebično pomagao, ali u prenosu znanja i obukama zaposlenih, i to je za nas bilo neprocenjivo vredno. Oprema koju smo dobijali na uslugu uglavnom je u potpunosti knjigovodstveno amortizovana, stara i

po 30 i 40 godina, i niko nikad od toga nije pravio preveliku dramu jer je „Nikola Tesla“ akcionarsko društvo i normalno je da ne poklanja novu opremu ili opremu koja je u upotrebi, a i zašto bi. Ceo cirkus je nastao zbog neodgovornih izjava ministarke Mihajlović, koja je iz samo njoj znanih razloga bukvalno rasipala milione evra nekakve imaginarne pomoći, na opšte zaprepašćenje svih nas. Vrhunac ovakvog ponašanja bila je prošlogodišnja donacija rendgena za kargo pošiljke, koji je predstavljen javnosti u prisustvu gomile zvaničnika. Objavljena vrednost donacije je 400.000 evra, koliko i koštaju ta dva nova uređaja, ali kao i obično, dobili smo uređaje koje Direktorat civilnog vazduhoplovstva nije hteo da sertifikuje za upotrebu, jer su u potpunosti amortizovani, i zapisnički ih je stavio van upotrebe. Realno, vrednost doniranih uređaja je manja nego outfit Zorane Mihajlović toga dana.

Jedina finansijska podrška dolazila je iz budžeta Grada Niša, i to čak ne možemo da tretiramo kao pomoć jer se radi o unapred planiranoj finansijskoj podršci restrukturiranju i konsolidaciji preduzeća u skladu sa usvojenim studijama i planovima. Dakle, ništa se u Nišu nije desilo slučajno i stihijski, projekat Aerodrom „Konstantin Veliki“ je planiran, osmišljen i sproveden u delo, što je i rezultiralo ekstremnim rastom u svim segmentima poslovanja, tolikim da smo imali neverovatne organizacione probleme. Zamislite da vam u Beogradu skoči broj putnika sa 5 miliona na 15 miliona u jednoj godini – e to se nama desilo tri puta vezano, sa istom infrastrukturom, opremom i brojem zaposlenih. Evo, Er Srbija je promenila tarife i Aerodrom Beograd naplaćuje samo deo takozvanih loukost usluga, pa su već vidljivi problemi i gužve. U Nišu od samog početka radimo po mnogo težim kriterijumima Rajanera i Vizera, i upravo ti rezultati su i izazvali reakciju Ministarstva, a to krenulo još od 2016. godine. Niš je bio ogledalo njihovog neuspeha u Kraljevu i Užicu.

Pa, oni su četiri ili pet puta najavljivali otvaranje „Morave“ u poslednje četiri godine, da bi se na kraju ispostavilo da u Ministarstvu nemaju ideju, niti znaju šta da rade sa tim aerodromima.

Kako biste opisali saradnju Aerodroma „Konstantin Veliki“ sa Gradom i Ministarstvom pre i posle potpisivanja koncesionog ugovora Vansija i Aerodroma Beograd? Meni deluje da je prva polovina 2018. prošla u konstantnom ometanju rada nižkog aerodroma od strane Ministarstva, uz stalno spinovanje i plasiranje lažnih informacija. Već sam nekoliko puta pomenuo da ovo što se desilo u poslednjih šest meseci jeste u stvari kontinuitet ponašanja Zorane Mihajlović i pomoćnika Zorana Ilića, ovoga puta pred očima javnosti. Čak mislim da je potpisivanje ugovora sa Vansijem zloupotrebjeno i iskorišćeno kao povod za podizanje problema na državni nivo, uključivanje i stranke i Vlade pa i predsednika države. Nikakav problem mi nismo imali ni sa DCV, SMATSA, Aerodromom „Nikola Tesla“, sve te institucije su pomagale u delokrugu za koje su nadležni. Prvi problemi na relaciji Ministarstvo – Aerodrom „Konstantin Veliki“ nastali su nakon naše reakcije posle

prvih neodgovornih izjava Zorane Mihajlović, kada je ničim izazvana izjavila medijima u Nišu 2016. godine da je država, tačnije ona, pomogla Aerodrom u Nišu sa tri ili četiri miliona evra. To je nastavila da radi i dalje, i došla je do najnovijih neverovatnih devet miliona evra od prošle nedelje. I to je meni neshvatljivo, jer osim Grada Niša, niko ni jedan dinar nije uplatio.

Prvi pokušaj pritiska Ministarstva na poslovanje Aerodroma Niš je „Mišljenje“ nekakve *ad hoc* komisije koju je formiralo Ministarstvo, iz

januara 2017. godine, za koju niko nije znao ni da postoji niti šta radi. Tim mišljenjem je osporeno naše poslovanje u potpunosti i imalo je nalogodavni karakter, tačnije naređeno je da Regionalna razvojna agencija Jug izradi nove ekonomske studije i predloži nove, više cene aerodromskih usluga. Da podsetim, to su one iste ekonomske studije i elaborati iz 2014. i 2015. godine, kojim je projektovana cena aerodromskih usluga na tri evra po putniku. To isto su pokušali i februara 2018. godine, ali ovog puta su formirali komisiju i tražili da bude uključeno i rukovodstvo Aerodroma i Grada Niša (ali nikako Regionalna razvojna agencija Jug), kako bi se formirale nove cene aerodromskih usluga koje će ta komisija da odredi, a Aerodrom „Konstantin Veliki“ da primeni.

Naravno, i ovaj zahtev kao i prethodni je glatko odbijen, jer jednostavno, apsolutno su protivzakoniti. Poseban problem su predstavljali stalni zahtevi za dostavu komercijalnih ugovora koje smo sklopili sa avio-kompanijama, ali i kargo agentima (špedicija u vazdušnom saobraćaju) za kargo saobraćaj, pa i za komercijalni prostor *free shop* u ovom slučaju. Ugovori sa avio-kompanijama nisu tajni, ali imaju klauzule o poverljivosti, i bez saglasnosti obe strane nije moguće objaviti ih – samo inspekcijski i istražni organi mogu da ih dobiju i to se odnosi i na aerodrom i na avio-kompaniju. Ministarstvo nigde u svetu, ili barem onom civilizovanom, nije ni inspekcija, ni istraga, ni sud, pa je i naše odbijanje tog zahteva prihvaćeno sa „oduševljenjem“. Da ne bih preterano dužio, mislim da je ovo dovoljno činjenica koje nedvosmisleno pokazuju kontinuitet ponašanja odgovornih u Ministarstvu, tako da nismo bili iznenađeni onim što je usledilo. Jednostavno, niko u Nišu nije želeo da uđe u rizik sporova sa avio-kompanijama zbog povećanja cena aerodromskih usluga, niti da ispunjava želje i za to faktički još i da odgovara.

Da li to znači, ako budu povećane cene aerodromskih usluga, da će sada država kao vlasnik da odgovara, to jest da plaća penale avio-kompanijama?

Naravno da nikom nije padalo na pamet da menja nešto što je najzad profunkcionisalo. Reagovali smo na najmanji rizik. Ne znam da li možete da shvatite važnost tog aerodroma za Niš, to nisu pista i zgrada, to je za nas nešto mnogo više, 30 godina je bio frustracija i za građane i za političare. Naravno da će biti sporova, pa i sudskih, ako Aerodrom jednostrano podigne cene usluga. Nisam siguran da će avio-kompanije dozvoliti izmenu ugovornih uslova na svoju štetu i svaka intervencija po tom pitanju može izazvati posledice, pa na kraju i penale. Pa država je izgubila spor oko privatizacije Srbijaturista u Nišu, jer je raskinula privatizaciju i isplatila sedam miliona evra štete Srbi Iliću. On je tu firmu kupio za nešto više od milion evra. Koga je briga i je li neko odgovarao?

Da li ste trpeli pritiske u obavljanju posla direktora Aerodroma od početka 2018. do ostavke – od koga, ako jeste?

Nije bilo direktnih pritisaka iz Ministarstva, jer sam prekinuo sve kontakte sa Ministarstvom. Po donošenju Zaključka Vlade, tačnije preporuke o ustupanju aerodroma državi bez naknade, svu komunikaciju sam preusmerio na Grad Niš jer pitanje vlasništva nije pitanje za menadžment aerodroma, nego za osnivača. Bilo je indirektnih pritisaka na samo preduzeće: problem radnika na određeno i saglasnosti države za produžavanje tih ugovora i ugovora za stalno koji nikad nisu odobreni, pokazuju samo koliko su pojedini ljudi nemoćni i iracionalni kad su spali na to da se svete radnicima koji nisu ni za šta krivi, i na taj način pokušavaju da dokažu da je rukovodstvo aerodroma „nesposobno“. I danas dobar deo zaposlenih strepi za svoju egzistenciju.

Jedini direktan pritisak je došao iz Grada, kada je budžetska inspekcija Grada Niša utvrdila da je od 2015. protivzakonito isplaćivana visoka zarada zaposlenima, i to je osnov po kome je Gradsko veće pokrenulo postupak moje smene. Možete da zamislite kako je to smešno izgledalo, da je neto prosečna zarada od 28.000 dinara, bez naknada, višestruko protivzakonito uvećana? Odgovor na pitanje – kolika treba da bude ta zakonska zarada – niko nije znao da nam dâ.

Problem Ministarstva je to što nisu mogli da prihvate da postoji kapacitet u Nišu da se ovako nešto uradi, osporavali su paušalno sve – i naše procene rasta broja putnika, i naše finansijske projekcije, i očekivali su da će se Aerodrom raspasti onog trenutka kad prestane program pomoći Grada Niša. Žestoko su se upinjali da to dokažu, i u tom dokazivanju su išli do banalnosti, ali, na njihovu žalost, nismo ih mi demantovali, demantovao ih je život, rezultat – bez ikakve pomoći, Aerodrom Niš je u 2018. godini nastavio da radi, da izmiruje sve obaveze, bez kredita ili bilo kakvih drugih prihoda koji nisu poslovni.

Kako objašnjavate da Aerodrom ipak nije „pao“ odmah, već je sednica Skupštine Grada odlagana nekoliko meseci, da bi bila održana dan pred istek tri meseca od poslednjeg zasedanja, 22. juna (nakon čega bi bilo moguće raspuštanje Skupštine Grada)?

Mnogi to vezuju za proteste kojih je bilo u to vreme, ali verujte mi, nije to bilo odlučujuće. Za vlast su takvi protesti neprijatnost, ali sigurno ne odlučujući faktor. Vodila se i unutarstranačka rasprava, jer je sve tako iznenada urađeno i spinovano da je u određenom trenutku sve bilo potpuno nejasno. O tome ne mogu da govorim, jer nisam bio na takvoj stranačkoj poziciji da bih u tome učestvovao, pa bi bilo nekorektno sa moje strane da prenosim glasine. Ali, koliko god to bilo nepopularno reći,

protesti nisu bili odlučujući faktor za odlaganje donošenja odluka – uticaj da, ali ne odlučujući.

Da li je rukovodstvo Aerodroma (zajedno sa vama lično) bilo umešano na neki način u organizovanju ili na bilo kakav način povezano sa ovim protestima, s obzirom da su vam se ciljevi poklapali – da Aerodrom ostane u vlasništvu Grada Niša?

Pa to je teza iza koje stoji centrala SNS-a u Beogradu. S tim što je za „povezanost sa protestima“ direktno optužen Bojan Avramović, direktor Regionalne razvojne agencije Jug i doskora stranački funkcioner u Nišu – poverenik opštinskog odbora Pantelej – koji je, kako sam već pomenuo, smenjen sa te funkcije nekoliko dana pre moje ostavke. Bez obzira na lični stav Bojana Avramovića i moj, a koji se nije slagao sa stavom Ministarstva, a kasnije i celog državnog i stranačkog vrha, mi nismo imali mehanizme kojim bismo pokrenuli proteste, sve i da smo hteli. Ja se, evo, prvi put oglašavam, a Bojan se nijednom nije oglasio, čak ni kada su ga smenili.

Od nas čak nije ni traženo u stranci da javno podržimo odluku stranačkog vrha, i ne mogu da kažem da se naši lični stavovi nisu poštovali i da je po tom pitanju bilo ko vršio pritisak na nas. S druge strane, ni mi nismo dolivali ulje na vatru, niti smo želeli da učestvujemo u budalaštini koja je potpuno nepotrebno napravljena. Da stvar bude gora, prvi zahtev za smenu Bojana Avramovića upućen je odbornicima Skupštine Grada Niša na sednici u martu ove godine, usred aerodromske krize, i to od strane jedne organizacije koja je članica Inicijative „Ne damo niški aerodrom“. Čak su se i pamfleti delili i pokrenuta je „široka društvena akcija“ na portalu „Južne vesti“, koje su na dnevnom nivou objavljivale negativne tekstove o njemu. Mislim da je više nego očigledno da neke saradnje nije

moglo da bude bez obzira na ciljeve. Kad pročitam ovo što sam napisao, izgleda kao vrlo šizofrena situacija, ali to su činjenice, sve ostalo je špekulacija.

Da li ste bili – i ako jeste, da li ste još uvek – član SNS-a?

Posle svega što mi se desilo, najlakše bi mi bilo da kažem da nisam bio član SNS-a, jer zbog neke volšebne administrativne greške moja pristupnica nije proknjižena i mene nema u bazi članstva. Drugu pristupnicu nisam nikad potpisao i to znaju u stranci. I sa takvim statusom, bio sam član Opštinskog odbora Pantelej i Gradskog odbora Niš i predsednik saveta za saobraćaj. Danas, kada zavrću ruku stranačkim funkcionerima da napišu jedan tvit ili objavu podrške predsedniku stranke, i kada od stotina i hiljada direktora u javnom sektoru na prste možete da izbrojite one koji razumeju situaciju u kojoj se kao društvo nalazimo, uveren sam da bi velika većina njih, da je na mom mestu, negirala članstvo u SNS-u.

Bez obzira na administraciju, ja jesam bio direktor i smatram se članom SNS-a. Rezultat na Aerodromu „Konstantin Veliki“ je rezultat SNS-a, jer smo svi koji smo učestvovali tada bili stranački funkcioneri. Verovatno smo loši članovi, svojeglavi i neposlušni i ko zna sve kakvi, ali nemamo problem da kažemo svoj stav i da ga branimo kad je to potrebno i da snosimo posledice zbog toga. Za razliku od onih koji su zdušno podržavali odluku Vlade o Aerodromu Niš, meni nije problem da kažem da je Vučić u pravu za Kosovo i da mu treba dati svu moguću podršku, ali i da je u krivu za niški aerodrom, i nek mu je bog u pomoći sa kakvim ljudima je u tako veliku bitku krenuo. Mislím da je i njemu to odavno jasno.

Mnogo je puta pominjan sukob dve struje SNS-a u Nišu: možete li da opišete uticaj vrha SNS-a na rad Aerodroma u poslednjih osam meseci – od Aleksandra Vučića, Zorane Mihajlović, Darka Glišića, pa do gradonačelnika Darka Bulatovića, i drugih, ako ih nisam pomenuo? SNS u Nišu bije glas o tri ili četiri „struje“, ako mislite na frakcije, ali realno – to nije baš tako. Ja bih rekao da u Nišu nema nijedne frakcije jer to podrazumeva organizovanu grupu ljudi u okviru jedne organizacije, stranke u ovom slučaju, koja pokušava da ostvari neki svoj zajednički interes. Nažalost, ne postoji zajednički, čak ni frakcijski interes – postoje samo lični interesi i u toj situaciji ne možete ni frakciju da imate, jer se na dnevnom nivou, zavisno od trenutnog interesa, prave nove frakcije, i tako ukруг, više puta. S tim što interes ne mora da znači materiju ili trenutnu korist, to je evoluiralo na mnogo različitih nivoa. I to nije izmišljotina niškog SNS-a, manje-više tako je u svim strankama.

Aerodrom Niš nikad do sada nije bio predmet bilo kakvih stranačkih rasprava. Stranački gledano, mi smo bili u Opštinskom odboru Pantelej, jer je Bojan Avramović bio poverenik tog odbora, a ja član. Taj odbor nije imao frakcije, bio je potpuno jedinstven i jedini je u Srbiji poboljšao rezultat na prethodnim predsedničkim izborima u odnosu na parlamentarne izbore 2016. godine. Jednostavno, niko od nas se nije mešao u probleme stranke u gradu, niti je bilo ko od nas bio učesnik u bilo kakvim stranačkim prepucavanjima.

Takav opštinski odbor je u svakom slučaju bio velika podrška Aerodromu Niš, ali i drugim javnim preduzećima koja su bila u sistemu. Ne želim da procenjujem namere vrha stranke, ali rezultat njihovog delovanja je demontiranje dokazano najbolje stranačke infrastrukture u Nišu sa najboljim rezultatima. Kada sve ovo imate u vidu, onda vam je jasno da

nikakvog sukoba u Nišu u vezi sa Aerodromom nikad nije bilo, naprotiv, do početka krize Aerodrom je bio perjanica niškog SNS-a. A kako i ne bi, kada se ovde mesecima utvrđuje ko je kome zapalio auto, ko je zaboravio pokojnike u hodniku i ko je od gradskih i opštinskih funkcionera uhapšen. U takvoj situaciji ono što smo mi radili u stranci i na aerodromu nijednog trenutka nije bilo sporno.

Imate li procenu koliku je štetu Aerodromu nanela ministarka Mihajlović svojim neutemeljenim izjavama o tome da Aerodrom nije bezbedan za putnike? Kakve su bile reakcije kompanija koje lete sa Aerodroma na ove izjave?

Sama izjava i način na koji je data i gomila ličnih uvreda koja je tom prilikom iznesena, govore ponajviše o ministarki Mihajlović, a ne o nama. Tada se jedini put Aerodrom Niš oglasio i demantovao jer je gospođa prevršila svaku meru. Da bi čitaocima bilo jasno, vazduhoplovna vlast u ovoj državi je Direktorat civilnog vazduhoplovstva (DCV), nezavisno regulatorno telo koje je umreženo u evropsku i svetsku organizaciju. Ministarstvo po zakonu nema nadležnosti kontrole subjekata u vazdušnom saobraćaju. Ali pored DCV, svaka avio-kompanija ima svoje redovne i vanredne kontrole bezbednosti aerodroma na kojima lete. Iz iskustva vam govorim da su najteže kontrole Svis, jer je to zajednička služba Lufthansa grupe, ali i ogromna referenca za Aerodrom Niš.

U takvoj situaciji, kada avio-kompanije odlično znaju situaciju na aerodromu, i kada je kod svih Aerodrom Niš u grupi *top performance airports*, i to u nemogućim uslovima u kojima radimo, onda ovakva izjava Zorane Mihajlović može da izazove čuđenje i podsmeš kod avio-kompanija, a ne štetu. U svakom slučaju, nije nam bilo potrebno tako

nešto, a ponajmanje da DCV demantuje ministarku, ali to je samo jedan od gomile gafova koji su se u to vreme dešavali.

Kakva je budućnost Aerodroma, sada, nakon preuzimanja države, a kakva bi bila da je Aerodrom nastavio da se razvija kao do sada?

Lično bih voleo da nisam u pravu i da sam pogrešio u proceni namera Ministarstva, ali se bojim da sve ovo nije urađeno da bi država uložila neke velike novce u Aerodrom, jer za to nam sve ovo nije ni bilo potrebno. Kakva god bila sudbina Aerodroma Niš, sada je to odgovornost države. Da nije do svega ovoga došlo, verovatno bi Turkiš erlajns već poleteo iz Niša za Istanbul, sa Eurovingsom se unazad dve godine pregovaralo, dok bi Rajan i Viz pokrenuli još po koju liniju. Rast bi išao upravo po planu na oko 450.000 putnika ove godine. Sada država treba da pokaže da je bolja od nas, lestvica je visoko podignuta.