РЕПУБЛИКА СРБИЈА **ПРИВРЕМЕНЕ**

НАРОДНА СКУПШТИНА **СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ**

Четврта седница Првог редовног заседања **(нередиговане и неауторизоване)**

Народне скупштине Републике Србије

(Други дан рада)

01 Број 06-2/86-21

24. март 2021. године

Б е о г р а д

(Седница је почела у 10.15 часова. Председава Ивица Дачић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

ПРЕДСЕДНИК: Поштоване даме и господо народни посланици, настављамо рад Четврте седнице Првог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2021. години.

На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 86 народних посланика.

Ради утврђивања тачног броја народних посланика присутних у сали, молим посланике да убаците своје картице у посланичке јединице. Хвала.

Констатујем да је применом електронског система за гласање утврђено да је у сали присутно, у овом тренутку, 107 народних посланика, односно да су присутна најмање 84 народна посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине.

Даме и господо народни посланици, пошто је данас 24. март, замолио бих вас и позвао бих вас да минутом ћутања одамо почаст свим жртвама злочиначке агресије НАТО пакта на тадашњу Савезну Републику Југославије.

Нека им је слава.

Опростити можемо, али заборавити не смемо. Хвала вам.

Обавештавам вас да је спречен да седници присуствује народни посланик Ацо Петровић.

Настављамо рад и прелазимо на јединствени претрес о Другој тачки дневног реда - Предлогу закона о потврђивању Одлуке 1/2019, заједничког комитета од 31. јула 2019. године, којом се замењује Aнекс I мултилатералног Споразума између европске заједнице и њених држава, чланица Републике Албаније и Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе УН на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999. године) о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја.

Сагласно члану 90. став 1. Пословника, обавештавам вас да су позвани да седници присуствују Томислав Момировић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Вељко Ковачевић, вршилац дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Мирјана Чизмаров, директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Молим посланичке групе уколико то већ нису учиниле да одмах поднесу пријаве за реч са редоследом народних посланика.

Сагласно члану 170. став 1. Пословника, отварам јединствени претрес о овом предлогу закона.

Представник предлагача, министар Момировић. Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштовани председниче Народне скупштине, поштовани народни посланици, драги пријатељи, на почетку овог обраћања поводом тачке дневног реда користим прилику да у име Владе Републике Србије одам почаст свим жртвама НАТО агресије на Републику Србију.

Ово је заиста дан када можемо да се сетимо свих невиних жртава, када можемо да се сетимо кршења међународног права, када можемо да се сетимо једне изолације која је трајала од раних 90-их и велике неправде према нашој земљи и нашем народу и која је акумулирала једним злочиначким бомбардовањем, које нас, наравно, није сломило као и никада у историји.

Можемо да се сетимо разних ствари, али моје мисли су данас усмерене на Владимира Радојичића - пилота, Миленка Павловића, Тибора Церну, Насера Вучеља, Лазара Тишму, Пеђу Леовца, капетана Крунослава Иванковића, Горана Остојића мајора и многе друге који су напустили своје породице, напустили своје пријатеља, напустили своје градове, обукли униформу, отишли да бране народ и слободу ове државе и нису жалили ни свој живот, храбро су погинули и не узалудно и ми немамо право да их заборавимо.

Да ли ми данас који смо посвећени јавном послу, неважно да ли смо народни посланици , да ли смо министри, да ли смо чиновници било које врсте или било како ангажовани у неком јавном послу у интересу Републике Србије, имамо право да кажемо да нам је нешто тешко, да нешто не можемо, да не можемо да истрпимо неку увреду, да не можемо да истрпимо неки притисак, ако ти храбри људи нису жалили себе и свој живот да тада 1999. године оду и одбране ову земљу.

Поштовани народни посланици, пре него што пређем на тачку дневног реда, дозволићете ми да кажем још само пар реченица.

Те мрачне силе и ти мрачни облаци који су и деведесетих и касније покушавали и уништавали наш народ и не само наш народ, и братски бошњачки народ и друге народе у овој земљи, они нису нестали и ми после толико година знамо да једини ко стоји на путу да они заврше оно што су започели је председник републике Александар Вучић и ми који стоји иза њега и овај народ који стоји и гледа нас како ћемо да се боримо и да зауставимо и спречимо било какав напад на нашу земљу.

Ми као политичари, као људи на челу ове државе немамо право да се самопозивамо на прошлост и немамо право да само гледамо са дозом незадовољства и било какве лоше мисли према људима који су били у сукобу са нама. Подсетио бих вас на речи чувеног и великог Борислава Пекића - треба гледати право, јер да се хтело гледати иза себе, добили бисмо очи на потиљку, треба љубити земљу деце своје, а не дедова својих. Част неће зависити од тога одакле долазимо, него тамо куда идемо.

Зато је политика председника републике политика која је омогућила да наш народ и у земљи и у иностранству поново гледа уздигнуте главе, да не буде гажен, да наша политичка и економска моћ буде поново вреднована, једина реална и могућа политика у овим околностима. То је оно што овај систем на челу са председником води ову земљу напред и зато смо подигли економски раст, зато смо толико инвестирали у инфраструктуру и зато ова земља ни у једном смислу не може да се пореди са оним како је изгледала 2010. године.

Дозволите ми да пре него што кажем конкретно о овом закону, да вам кажем и о неким подацима који су за ваздушни саобраћај заиста били катастрофални доласком короне. Наша земља је јако пуно инвестирала од 2013. до 2019. године у развој авио саобраћаја и постигли смо одличне резултате на том пољу. Подсетио бих вас само да је на крају 2013. године укупан број путника на аеродрому Београд био 3,5 милиона путника, а да је 2019. године укупан број путника био шест милиона.

У Нишу, аеродром "Константин велики" сећате се кампање када је Влада Републике Србије преузела под своје куте аеродром у Нишу. Тада 2013. године Ниш је имао 21.700 путника, а 2019. године је имао 420.000 путника.

Обим саобраћаја који се обављао у нашој земљи је са 500.000 авиона достигао број од 750.000 авиона. Наравно, доласком короне број путника и прелета се рапидно смањио, како овде тако и у читавом свету. Број путника је пао за 69% на аеродрому Београд, а на аеродрому у Нишу 63%.

Влада Републике Србије је 2018. године закључила уговор о концесији на аеродрому "Никола Тесла" са компанијиом "ВИНСИ", престижном компанијом, једном од највећих на планети. Једнократно смо добили концесију, накнаду од 501 милион евра који нам је кључно помогло у тешким околностима борбе са корона вирусом у марту и априлу ове године. Вредност инвестиционих планова "ВИНСИ" је 732 милиона евра, а у наредних 25 година колико траје концесија добићемо још 228 милиона евра.

Не знам да ли је ико од вас скоро прошао или путовао негде преко аеродрома, пошто у овим околностима смо углавном затворени, видећете фантастичне инвестиције. Аеродром „Никола Тесла“ врло брзо ће изгледати потпуно другачије и неће моћи да се препозна у односу како је изгледао 2018. године. То је заиста била једна стратешка одлука, једна брижљиво припремана одлука, која ће јако допринети развоју, не само авио саобраћају, него економији Београда и економији Србије, када ова пошаст од вируса прође.

Дакле, „Ер Србија“ од једног леша авио компаније какав је био ЈАТ, од компаније која је стално на субвенцијама, од најгорих услуга које је имала у Европи, не на жалост тих људи, не захваљујући тим људима, него несистематском, непредвидљивом политиком, та компанија је била уништена, „Ер Србија“ је у 2019. години повећала број путника са милион и 400 хиљада, колико је имала 2014. године, на два милиона и 700 хиљада, колико је имала 2019. године.

Данас, када су околности најгоре по авио саобраћај, „Ер Србија“ обавља летове према 61 земљи, редовно доноси медицинску опрему, а преко „Ер Србије“ смо и ми први пут у историји, чини ми се, давали економску помоћ појединим земљама које су много развијеније од нас и које су на томе јако захвалне, као што је на пример Италија се не стиди да то објаве и јавно су нам захвалне, а многе нису биле спремне да јавно то објави, али свакако добили смо њихову повратну информацију да су задовољни.

У 2021. години ми не желимо да станемо са инвестицијама у авио саобраћају. Ми сматрамо да ће ова пошаст проћи и да ми не можемо статично да чекамо да се то заврши и да онда кренемо у инвестиције. Ми желимо да искористимо ову прилику да инвестирамо даље у нашу аеродромску инфраструктуру. Ми смо одвојили велика средства да инвестирамо у аеродром у Нишу. Скоро 18 милиона евра у изградњу нове терминалне зграде и реконструкцију постојеће авио зграде.

Ми смо пре короне подигли тај аеродром, он је постао потпуно другачији. Кажем, од 21 хиљаду путника смо довели до 420 хиљада. Ми желимо да он има милион путника чим се корона заврши. Наравно, изградњу новог торња за СМАТС-у која ће износити четири милиона евра, потпуно смо нову опрему предвидели, нешто смо већ инвестирали, возило за одлеђивање, возило за чишћење снега, ваздушни стартер, трактор за гурање и вучу ваздухоплова, агрегат за снабдевање ваздухоплова, електричном енергијом, путничке степенице, за то је предвиђено 300 милиона евра.

Ми се нисмо задовољили да аеродром у Нишу изгледа какав је данас. То није помоћни аеродром, то ће сутра бити један важан, регионални аеродром који ће превозити људе, не само из Србије, него из Македоније, Бугарске и других места.

Одвојили смо такође велика средства и за аеродром „Росуље“. Ми не желимо да будемо превише амбициозни да о сваком месту правимо комерцијалне, велике аеродроме, али мали аеродром који ће сутра отворити перспективу за тај крај ако буде било потребно да настави свој развој то нам је циљ.

Настављамо инвестиције у аеродром „Морава“ у Краљеву. Одвојили смо одређена средства и за аеродром „Ужице“. Желимо да га оградимо, желимо заједно са компанијом СДПР да направимо од њега један моћан, потенцијално и карго, али и путнички, опет понављам, мали аеродром, не желимо да се расипамо, не желимо да правимо ирационалне пројекте. Значи, правимо јако брижљиво припремамо пројекте како би они сутра имали потенцијал да се развијају уколико економске околности и ако услови корона вируса то дозволе, али не можемо да заледимо инфраструктуру.

Предвидели смо изградњу техничке документације, изградњу терминалне зграде са техничким блоком, за то смо предвидели 15 милиона динара. Такође, аеродром „Требиње“ у БиХ, односно у Републици Српској. Предвидели смо израду пројектно-техничке документације, експропријације, одређена средства за пословање. Брижљиво анализирамо Требиње као стратешки важан град за Босну и Херцеговину, као не само блиску, него више од блиске, више од пријатељске земље и сматрамо да је тај аеродром у наредном периоду потребан. Јако ћемо пажљиво радити на њему и пажљиво ћемо инвестирати.

Што се тиче овог закона, ваздушни саобраћај постигао је највиши степен хармонизације са европским прописима. Предлогом закона о коме се данас расправља још једном се потврђује спремност Републике Србије да и даље примењује највише стандарде у области цивилног ваздухопловства.

Напори Директората цивилног ваздухопловства, СМАТСА и других надлежних тела да обезбеди сигуран и безбедан ваздушни саобраћај, препознати су не само на европском, већ и на светском путу. Ти стандарди се стално мењају и унапређују и ово је један правац у том циљу.

Народна скупштина ће изгласавањем овог закона омогућити да Директорат цивилног ваздухопловства и остали надлежни органи за примену ЕССА споразума очувају и унапреде сигурно и безбедно одвијање ваздушног саобраћаја. Регион западног Балкана може и мора постати део заједничког ваздухопловног подручја само потпуном применом важећих ЕУ правила.

Поштовани народни посланици, драги пријатељи, надам се да ћете усвојити овај закон, јер он вуче нас све напред, вуче нас ка заједничком интегрисаном тржишту, а ми имамо шта да понудимо на том путу.

Хвала вам још једном. Стојим отворен за сва питања и надам се конструктивном дијалогу. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, господине министре.

Да ли неко од известилаца надлежних одбора жели реч? (Не)

Председници, односно представници посланичких група?

Потпредседник Народне скупштине, Муамер Зукорлић.

Изволите.

МУАМЕР ЗУКОРЛИЋ: Поштовани председавајући, поштовани министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, данас је пред нама једна веома важна тема, споразум, односно потврђивање споразума о заједничком европском ваздушном простору.

Наизглед процедурална, али веома битна. Битна и са аспекта онога што је потребно свакој озбиљној држави, пре свега да има осигуран свој ваздушни простор, јер суверенитет једне земље није комплетиран уколико се само одвија на копненом нивоу, већ је неопходно да се заокружи и на ваздушном нивоу.

Међутим, у копненом суверенитету или копненој самосталности или одбрани је много једноставније да сте до краја самостални тј. да можете сами уређивати свој копнени простор у безбедносном и у сваком другом погледу.

Међутим, када је у питању ваздушна сигурност, односно контрола ваздушног простора онда дефинитивно ту једна држава, па чак иако су у питању велике земље не може тако једноставно или скоро никако обезбедити тај простор. Што се заправо види из неопходности овог споразума у коме је укључен веома значаја број земаља, а пре свега околних земаља укључујући и Исланд која очито има одређене надлежности у том погледу како би се заправо ушло у друштво народа у погледу осигурања и уређења ваздушног простора.

Уколико бисмо ово посматрали са колоквијалног аспекта или колоквијално одредили, онда бисмо ово некако могли назвати као ваздушне евро интеграције. Сада, оно што ми запада за око јесте да ове ваздушне евро интеграције иду брже и једноставније него ове друге евро интеграције. Размишљајући, односно промишљајући ову тему док сам се спремао за ово излагање, овај пут ми је поглед био упрт у небо, а не више у земљу. Већина наших тема су земаљске, али ево данас имамо и једну тему коју можемо слободно назвати и небеском темом.

Истина, мени су небеске теме веома блиске и за мене су веома инспиративне. Промишљајући о томе сетио сам се и оне идеје о небеском народу и небеској држави. Истина, ова идеја је некада са неких политичких аспеката третирана веома озбиљно, а онда са других политичких аспеката је често исмејавана и извргавана руглу.

Идеја о небеској држави и небеском народу је стара библијска идеја и она не може бити исмевана. Истина је да се она може и погрешно схватити и погрешно интерпретирати. Ја ту идеју никада не бих одбацио и мислим да она треба да постоји. Истина, то су те суперидеалистичке идеје које када се преведу на земаљски језик губе тај идеалистички аспекат, али у идеалистичком смислу оне имају јаку инспиративну улогу.

Шта је за мене идеја о небеском народу или небеској држави и када би она имала своју праву и позитивну улогу? Заправо, идеја о одабраном народу је идеја библијског порекла и библијских размера и она није нова. Она није нова за Србију. Она је можда деведесетих година овде у Србији погрешно представљена, погрешно интерпретирана, погрешно третирана и погрешно негирана и погрешно критикована. Међутим, њој се може дати права позиција и права улога. Истина, то је идеја којој може прибећи сваки народ, али као свакој другој ултраидеалистичкој идеји користити је као инспирацију.

Шта је у суштини улога идеја? Заправо, идеје, иако су ови одређени материјалистички системи и појам идеје на неки начин избанализовали, па чак га довели и у негативан контекст, па тако када кажете идеологија обично се мисли на неку ригидну људску замисао која у имплементацији увек производи одређене деструкције. Међутим, сам појам идеологија у основи није негативан, зато што потиче од идеје, а сама идеја је, заправо, од старогрчког појма – идиос, што значи Бог. Заправо, појам идеја је од појма Бог. Зато тај појам никада не може бити негативан. Он само може бити погрешно схваћен и погрешно коришћен. Заправо, само лексичко или ово етимолошко значење ове речи указује на то да само оно што има везе са Богом је права идеја. Све оно што је мимо Бога, у суштинском или правом смислу, заправо није права идеја. То је оно што би требало разумети из овог појма.

Зато је идеалистичко Божије и оно је у суштини вредносно најбоље, али исто тако и недостижно. Зато је смисао идеје и идеализма тежити најбољој идеји, са знањем и свешћу да се она никада до краја не може применити. Зато је улога идеје да буде непресушна инспирација, јер када би могла до краја да се примени, онда она не би била стварна идеја. Односно, свака идеја која је потрошна није у ствари идеја. Само идеја која се не може потрошити јесте права идеја, која ће вечно, док је века и света, трајати као инспирација за човека у појединачном и колективном смислу.

У том смислу, и све идеје које су везане за небески одабрани народ, небески народ, небеска држава, су идеје које имају основ у Божијим објавама, у божијим речима и оне не могу да буду потрошене. Проблем је уколико те идеје буду употребљене у дневнополитичком смислу, уколико буду коришћене за неке намере које нису добре и часне. Тада је проблем када се користе ове идеје.

Који би био прави смисао ове идеје код сваког народа, у нашој земљи или у било којој другој? Када би се идеја о одабраном небеском народу или небеској држави заправо позиционирала тако да наметнемо вредносни систем тежње према најбољем у свом понашању, у свом квалитету, према најбољем у изградњи своје породице, према најбољем у изградњи једног хармоничног друштва, хармоничном у духовном, хармоничном у економском, хармоничном у етичком, хармоничном у сваком другом смислу, уколико бисмо успоставили културолошки такав вредносни систем, онда бисмо заправо имали прави однос према небеским идејама и то би заправо била једна нова динамика, једна нова атмосфера.

Замислите сада нацију, нацију која не би свој идентитет, свој квалитет, своје вредновање везивала за баналност племена, баналност порекла, баналност рода. Наравно, ово није негација вредности рода, али категорија рода је нужна категорија. Категорија рода није вредносна категорија. Припадати једном роду, племену или нацији, значи родити се без тога да сте одлучивали где ћете се родити, без тога да сте ви својом вољом, својим знањем, својом слободом казали ја ћу да будем ово или нећу да будем оно. Те нужне категорије, њих треба поштивати, али на нужним категоријама се не може нико вредновати. Не може се вредновати, дакле, ни по боји коже, ни по припадности раси, ни по припадности нацији, ни по припадности било којој категорији у којој немате избор воље.

Е сада, по мом дубоком уверењу, стари или тај већ застарели концепт дефиниције нације из 19. века је већ превазиђен. Заправо, ми имамо проблем на нивоу целокупне цивилизације, укључујући и тај први ред људски цивилизације који се огледа у западној цивилизацији, у самој перцепцији разумевања нације. Дакле, сви досадашњи концепти разумевања нације су застарели и зато сада имамо тај колапс између класичног разумевања нације, с једне стране, и свих ових анационалних глобалистичких и неких других тежњи, с друге стране, где немамо нити са једне нити са друге стране понуђене квалитетне концепте, већ заправо имамо покушај надгорњавања са одређеним полугама моћи, у недостатку стварних аргумената истине. Заправо, из тог разлога имамо својеврсну културолошку кризу, која води полако културолошкој пропасти и то у најразвијенијем делу света.

Тако да, све оне нације које желе задржати корак или неизгубити корак са савременим, пре свега културолошко идентитетским изазовима, мораће ревидирати своје разумевање нације. Уколико нација не пређе у оно што би требало у основи да буде, у савремену концепцију и перцепцију племена, а то значи нација - заједница људи који јесу истога или блискога рода, али којима није једини и заједнички именитељ блискост у роду, већ који имају снаге да произведу и граде стожерност свога окупљања у вредносном смислу, где ће се заједница која себе зове нацијом заправо унутар себе валоризовати, вредновати у добрим стварима, где ће се награђивати добро, а забрањивати и кажњавати зло, успоставом тог принципа, наређивања, тражења и награђивања добра, с једне стране, и, с друге стране, негирања забране и кажњавања зла и оног што је лоше, са таквом оријентацијом то би било једно савремено разумевање нације које би добило нову динамику и нову енергију за подизање своје нације, редова у својој нацији, поготово своје младежи.

У противном, враћање у деветнаестовековну концепцију нације је потрошена ствар и оно не може дати резултате, као и, с друге стране, прихватање потпуно анационалног глобалистичког концепта такође значи губљење. Потребно је тражити пут између ова два, а то је могуће уколико се имају праве идеје. Браћо и сестре, даме и господо, није могуће одржати идентитет искључиво са економско-интересним темама. Економско-интересне теме јесу важне, поготово док је криза, као што је новац важан само док га немате. Оног тренутка када га имате, он престаје бити важан. Дакле, новац, економија, привреда задовољавају биолошки аспект човека, али оног тренутка када наједете, нахраните тог човека и његову биологију, његов животињски аспект, то неће задовољити његове људске потребе, културне потребе, духовне потребе, етичке потребе.

Зато, паралелно са свим економским програмима, морамо интензивирати све друге програме који ће бити спремни да оног тренутка када осетимо жеђ, а колективно се све више та жеђ осећа, да нахранимо сопствене потребе у културолошком, етичком, једном речју казано људском смислу.

Дакле, толико о небеским идејама које нису можда уобичајена тема за овај парламент, поготово не овако транспарентно, али на крају зато јесмо различити, да би у својој различитости размењивали своје идеје, своје мисли, да би и у овом парламенту показали сопствени капацитет културне или интеркултурне размене, што јесте један од кључних, да кажемо, генератора и развоја саме културе.

Када су у питању рефлексије ове теме, конкретно на наш простор, ово је добар искорак, потврђивање овог споразума је неспорно корисно, али оно на чему треба порадити, а чули смо одређене идеје и визије и од министра, оно на чему треба инсистирати јесте даља спремност Србије да има квалитетну ваздухопловну услугу. Наравно да су и до сада постојале одређене тежње да се има мрежа квалитетне ваздухопловне услуге, али нисам сигуран да су те стратегије биле добре.

Сећам се, с обзиром да су неке идеје око Аеродрома „Лађевци“ код Краљева тада презентиране и у Новом Пазару као корисне за Санџак и за Нови Пазар, на некој релацији појединих турских политичара, политичара у Санџаку и тадашње власти, био сам противник тада те идеје, што се сада и показало, да је инвестиција Аеродрома „Лађевци“ код Краљева промашена инвестиција, јер се налази тамо на 120 километара, не више, или 30 километара, од Београда. Ви ћете имати, поготово након сада што је изграђен ауто-пут и када се потпуно тај ауто-пут приближи аеродрому, ви ћете имати јако мали потенцијал да тај аеродром стварно ради. Зато је потребно да се аеродроми граде ка периферији.

Зато смо веома задовољни што смо покренули питање, заједно са владајућом коалицијом, питање изградње аеродрома на подручју Санџака, не дефинишући где тачно, тамо где је то најкорисније и најпотребније. У контексту решавања овог проблема у краћој или даљој будућности још ћемо о овоме говорити, али је потребно градити аеродроме тамо где постоји стварна оправданост, где имате јаку дијаспору, велики потенцијал путника и исто тако где ће моћи да се значајније развије и карго саобраћај. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Реч има народни посланик Бранимир Јовановић. Изволите.

БРАНИМИР ЈОВАНОВИЋ: Хвала, председниче.

Поштовани министре, представници Министарства, колегинице и колеге, још 2004. године Европска унија започела је реализацију пројекта Заједничког европског ваздухопловног подручја. Он је настао тада као потреба да се превазиђу проблеми који су постојали на небу изнад Европске уније, а то су били проблеми који су се односили на издељено небо, да тако кажем, и стварали су негативан ефекат на ефикасност авио- компанија.

Авио-компаније су губиле више времена, трошиле више средстава да би прошле све неопходне контроле и да би дошле на тај начин до жељених дестинација. Циљ споразума о чијим анексима ми данас расправљамо јесте остваривање слободног ваздухопловног тржишта, дефинисање заједничких услова за оснивање предузећа у овој области, а пре свега морам да истакнем да ти услови треба да регулишу односе који се тичу заштите конкуренције у овој области и права потрошача.

И овај споразум омогућава државама потписницама слободан приступ ваздухопловном тржишту. Као резултат либерализације тржишта стичу се услови за ниже цене карата и већи избор авио-превозника. Заиста, ова идеја је заживела код нас. На аеродрому у Нишу су функционисале пре избијања кризе због пандемије вируса короне нискотарифне компаније и било је у једном тренутку јефтиније купити повратну авионску карту до неких западних земаља, него се возити аутобусом до њих и назад.

Све ово говорим са једног аспекта регулисања ваздухопловног тржишта и интереса авио-компанија, али овај споразум и те како штити интересе потрошача, односно путника. Када се питамо на који начин остварујемо право на одређене врсте накнада због кашњења авиона због одлагања пута, због губитка пртљага, морамо да кажемо да је то делом заслуга и овог споразума. Наше законодавство се у овом делу добро ослања на законодавство које важи у Европској унији и на основу тога остварујемо права када говоримо о авио-превозу.

Србија је још 2006. године потписала са Европском унијом Споразум о заједничком европском ваздухопловном подручју и тај споразум је три године након тога ратификован овде у Народној скупштини. Управо је тај споразум први који је Србија потписала, први од међународних споразума који је Србија потписала након распада Државне заједнице Србије и Црне Горе. Ми смо на тај начин преузели обавезу да усагласимо домаће прописе са прописима који важе у Европској унији у области ваздухопловне безбедности, обезбеђивања, управљања ваздушним саобраћајем, руковођења аеродромима, заштите потрошача, либерализације тржишта, али и заштите животне средине.

Иначе, Србија је потписница преко 30 мултилатералних споразума у области цивилног ваздухопловства. Све је почело још 1944. године потписом Чикашке конвенције и још једна је значајна из 1999. године Монтреалска конвенција којом се регулишу међународни превоз лица, пртљага, робе у авио-превозу.

Морам да истакнем да је важна карика у спровођењу споразума и регулисању свих питања у овој области Директорат цивилног ваздухопловства. Директорат, у складу са Законом о ваздушном саобраћају, учествује у раду међународних ваздухопловних организација, институција и њихових радних тела. Директорат је и координатор када говоримо о сарадњи са Европском комисијом. Управо Европска комисија још од 2006. године прати развојни пут Србије у овој области и циљ је заправо још на почетку постављен и ми га остварујемо на овај начин, а то је потпуна интеграција нашег ваздухопловног система у ваздухопловни систем Европске уније.

Управо када говоримо о хармонизацији наших прописа са прописима Европске уније ми морамо да истакнемо да смо и овим показали спремност да то радимо на најбољи могући начин, показали смо одговорност, пратимо кретања и промене у овој области, кретање и промене на тржишту и у складу са тим и данас расправљамо о анексима који се односе на овај споразум. На тај начин ми прихватамо стандарде развијених европских земаља и на тај начин подижемо и стандард живота у Србији.

Овај споразум је још један доказ опредељености наше државе да сарађује са свима, а нарочито са државама у региону. Ми из СДПС увек истичемо да сви конфликти и неприкладна реторика треба да буду иза нас, да треба договором, да треба консултацијама да правимо квалитетне споразуме који ће унапредити живот не само у Србији. На тај начин ми стварамо један повољан амбијент за даљи привредни развој и у Србији, али и у региону.

Ми као потписници споразума попут овог промовишемо на неки начин и дијалог, промовишемо добросуседске односе и једино тако можемо решавати проблеме који када избију нису карактеристични само за нас, они постају карактеристични за читав регион, за читав свет. То се најбоље видело прошле године након избијања кризе због пандемије. Авио-компаније, односно авио-индустрија је доживела можда и најтежи ударац. Ретко која привредна грана је доживела такав ударац као авио-индустрија. Људи готово да не путују, авио-компаније заиста имају проблем, принуђене су да отпусте велики број запослених. Имамо пример из Црне Горе где су они били приморани да угасе националну авио-компанију и сада су у процесу оснивања нове. Не треба да идемо ништа даље од тога да видимо са каквим се проблемима суочава читав свет.

На глобалном нивоу још увек је неизвесно колико ће компанија из авио-индустрије отићи у стечај. Навешћу неке примере да је ситуација алармантна, да су америчке компаније које се баве авио транспортом затражили помоћ од 50 милијарди долара, толико сматрају да им је потребно да санирају проблеме. Британске авио-компаније сматрају да им је потребно девет милијарди долара за санацију проблема који су наступили. Произвођач авиона „Боинг“ тражио је помоћ од Беле куће да би се консолидовао. Његов конкурент у Европи, „Ербас“, је четири дана у једном тренутку суспендовао производњу у Француској и Шпанији. Све ово указује да ће бити потребан један озбиљан програм за опоравак авио-компанија не само у свету, већ и за комплетно тржиште и у региону и у Србији.

Министар је мало пре изнео податке који су били заиста оптимистични пре избијања кризе и односили су се и на број путника и на број летова. Говорио је и о раду аеродрома и у Београду, концесији, и у Нишу, али и о аеродрому „Морава“ код Краљева.

Не могу да се сложим да је аеродром „Морава“ промашена инвестиција. То је аеродром који је најављиван десет година. Недавно је завршен, као што је и обећано. Овом аеродрому у широј некој зони, ако тако могу да кажем, гравитира два милиона становника, у ужој 750.000 становника. То је аеродром на који су усмерени велики градови, пре свега Краљево, Чачак, у близини је Крагујевац, можемо рећи слободно и Ужице, али и Нови Пазар.

Овај аеродром још више добија на значају ако узмемо оно што се сада ради, ако то узмемо у обзир, а то је изградња ауто-пута од Прељине до Појата који ће спојити градове Краљево, Врњачку бању, Трстеник, Крушевац, Ћићевац. На тај начин ми смо заокружили једну слику и мислим да ћемо успешно завршити тај процес и комплетирати једну саобраћајну инфраструктуру. То је веома важно за централни део Србије одакле ја долазим, јер то мрежом ауто-путева, дакле имамо Коридор 10, Коридор 11, између њих, спаја их ауто-пут Прељина-Пожега и аеродром „Морава“ у Лађевцима који је заправо круна тог успешног рада на плану саобраћајне инфраструктуре. Аеродром је почео да ради, била су актуелна два лета, један према Бечу, један према Солуну. Криза је наравно, као што сам мало пре рекао, утицала на то да аеродром, као и сви у свету обустави свој рад, али се надам да ће се вратити на старе стазе након завршетка кризе.

Моје питање за министра је да ли је у разматрању уопште да и аеродром „Морава“ функционише за лоу кост компаније? Мислим да би то било добро за овај крај Србије. Знам да то функционише у Нишу, али у будућности сигурно да не би било лоше и за Краљево, као што сам навео, и за Крагујевац, Чачак, Нови Пазар, јер би то било на корист свим становницима централне Србије.

Због тога је важно да имамо добру сарадњу са свим учесницима у овој области и свим међународним институцијама да бисмо лакше превазишли кризу која је погодила све и која није заобишла никог у свету, када говоримо о авио-индустрији.

Када говоримо о овом Споразуму о коме данас расправљамо, то је Споразум који неформално носи назив „Отворено небо“. На овај дан, опет, нажалост, морамо да се присетимо да је то небо било веома тмурно изнад Србије 24. марта 1999. године и дужни смо да се увек присетимо, не само на овај дан, него увек свих жртава, свих који су страдали у бомбардовању Србије. У име СДС и данас ћу да осудим једну такву агресију и да изразим наду да се та зла времена више никада неће поновити. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Реч има министар Момировић. Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Само кратко. Поштовани, хвала вам на овом питању и на коментару.

Наравно да аеродром „Морава“ није промашена инвестиција и шта значи промашена инвестиција? Кад смо ми дошли на власт, да тако кажем, тај аеродром је већ био практично изграђен. Било би сулудо да ми покушамо да вратимо историју назад. Ми смо, наравно, наставили инвестиције и у овој години смо предвидели велика средства, за експропријацију 300 хектара земљишта за потребе тог аеродрома. Свакако да ове околности у којима смо се сада нашли као планета, као свет, услови пандемије која је најгора у модерној историји, ми не знамо ће авијација из овога изаћи, али сасвим сигурно ово није крај авио саобраћаја и ове околности, а ми то знамо из историје, и најгоре околности отварају неке перспективе. Ми ћемо спремити и аеродром „Морава“ и аеродром Ниш, друге мање аеродроме да када се услови пандемије стабилизују да ми изађемо јачи. Ми нећемо затрпати нешто што су владе пре нас инвестирале.

Значи, свакако да је лоу кост пре свега опција за овај аеродром. Он испуњава све услове за одвијање међународног ваздушног саобраћаја. Он јесте значајан, како сте рекли, за целу Србију, пре свега за Краљево, Чачак, а онда и Нови Пазар. Ми свакако, ако ми дозволите, молим вас, смо спремили озбиљне инвестиције како би реконструисали пут Краљево-Нови Пазар. Расписујемо тендер и имаћемо квалитетну комуникацију.

Тако да, могао бих доста широко о томе да причам, али будите уверени да ћемо ми све учинити да када се пандемија стиша аеродром „Морава“ буде један мали, ефикасан, модеран, поуздан, са квалитетном услугом, наравно, пре свега, за лоу кост компаније, а онда наравно и за нашу матичну компанију „Ер Србију“ која је убедљиво најјача компанија у југоисточној Европи. Ми смо једини успели да сачувамо нашу авијацију и успевамо то и сада.

Нисам сигуран да и ми сами разумемо шта је Србија данас, шта је била 2010. године. Ево, само причајмо о авијацији, осврнимо се на стопу незапослености, осврнимо се на економски стандард, авио-саобраћај све то прати. Тако да овим би закључио, аеродром "Морава" ће бити модеран, квалитетан, аеродром средње величине, на радост пре свега грађана централне Србије, а онда наравно и целе Републике Србије. Још једном хвала на питању.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Потпредседник Зукорлић се јавио за реплику. Изволите.

МУАМЕР ЗУКОРЛИЋ: Разумем локал патриотизам, разумем и Краљевчане и не бих хтео да ме на било који начин схвате на начин да верујем да овај аеродром не треба да опстане, родило се, ваља га љуљати. Дакле, он сада треба да настави да живи, треба му наћи намену, али време ће показати, потврди ће се ово што ја говорим, да је то тада брзоплето договорено и погрешно, јер у реду је, ви ћете сада да вучете сто километара, 120 километара од Новог Пазара путнике за Краљево, односно за Лађевце али колико он треба да довучете из Прибоја путнике, из Пријепоља. Зашто? Када будемо имали аеродром, рецимо негде на позицији Пештера, између Тутина, Новог Пазара и Сјенице, ви ћете онда тада да вучете и северно Косово и северну Црну Гору или јужни Санџак. Дакле, поента је овде који вам је опсег.

Друго, ви имате рецимо са подручја Санџака уколико рачунамо и турску дијаспору, преко милион људи са тог подручја вани, који ће да путују, који ће да долазе у Санџак рецимо из Турске или из западне Европе, а онда ће од Лађеваца да путује још 120 километара до Новог Пазара, 160/170 до Тутина, 180 до Сјенице, 190, односно 200 до Пријепоља и тако даље.

Дакле, овде говоримо о томе да то довољно није елаборирано тада. Али, пошто је у то уложено, нема назад, Краљеву, односно Лађевцима треба дати њихову намену, одређено време ће показати каква је то намена, хоће ли то држави да буде и путнички аеродром или само карго, њему се ваља дати и ја подржавам Министарство да све учини да се тај аеродром спаси. На крају то неће угрозити ни могућност отварања новог аеродрома на простору Санџака чиме ћемо заправо имати једну квалитетну мрежу и поделити заправо одређене улоге. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем.

Бранимир Јовановић, реплика.

БРАНИМИР ЈОВАНОВИЋ: Хвала.

Није било разлога за претходну реплику, нити имам намеру да реплицирам, заиста није било то у лошем контексту, само желим да кажем то што се залажем да се модернизује аеродром Морава, не значи да сам против других аеродрома. Добро је што је најављено и што ће бити отворен аеродром у Новом Пазару, у перспективи, то ме свакако радује, то је још једна добра вест.

Ако погледамо само окружење, ако погледамо друге европске земље, не можемо ми рећи да је Србија богата по броју аеродрома, али опет, желим да будем оптимистичан и да размишљам у том смеру оптимистично, као што смо и сада на добром путу, да ће се наше привредне активности развијати истим темпом и да ће нам у будућности бити потребно још више аеродрома, не само Морава, не само Нови Пазар, ту су и Поникве, и ми ћемо подржати сваку такву иницијативу да сви региони Србије имају аеродром, јер то ће пре свега унапредити привредне активности, али и олакшати путовања становницима из тих крајева.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Народни посланик Милутин Мркоњић. Изволите.

МИЛУТИН МРКОЊИЋ: Поштовани председниче, поштовани министре са сарадницом и сарадником, поштовани народни посланици, добро је да сте дали изјаву да нећете затрпавати ништа, не улазим у полемику двојице колега, али добро је. Тај аеродром већ годинама стоји као аеродром за мале авионе, да тако кажем, покушајте да га завршите и да он настави да живи.

Сада да пређем на тему. Без ваздушног саобраћаја данас је свет незамислив, почев од тренутка када је конструисан први авион па до данас, авио индустрија и ваздушни саобраћај су напредовали. Захваљујући авио саобраћају од почетка 20. века свет се повезује брже. Ваздушни саобраћај је својеврсни саобраћајни интернет, јер је најбржи вид саобраћаја који се обавља на великим удаљеностима, најбрже повезује континенте. Ваздушни саобраћај обухвата цивилни и војни сектор и оба су веома важна за сваку државу, цивилни због брзог превоза путника и роба, а војни због јачања безбедносне моћи. Србија може бити поносна и на своје цивилно и на своје војно ваздухопловство.

Наша цивилна авио компанија Ер Србија, основана још давне 1927. године, што показује да је Србија још тада била међу напредним европским државама када је у питању ваздушни саобраћај. Данас наша компанија лети на 63 дестинације широм света, како у путничком тако у теретном саобраћају, а важно је рећи да је ЈАТ, а данас ЕР Србија, члан Међународне асоцијације авио превозника. Да Србија посвећује пажњу развоју авио саобраћај, говори и чињеница да своје стандарде усклађује са стандардима ЕУ.

Данас на дневном реду имамо измену мултилатералног Споразума између ЕУ, њених држава чланица и појединих европских држава, између осталог и Србије, као придружене државе, чији је првенствени циљ успостављање заједничког европског подручја како би се обезбедили исти услови и стандарди за одвијање на целокупном европском небу.

Иначе, основни мултилатерални Споразум који се односи на цивилни ваздушни саобраћај између ЕУ и њених држава чланица и других држава Европе, међу којима је и Србија, ми смо је ратификовали још 2009. године. Тада је Споразум ратификован са Анексом 1. који овом данашњом ратификацијом треба да буде замењен новим Анексом 2, Споразума. Ове промене су биле нужне због промена законодавног оквира ЕУ у области ваздушног саобраћаја.

Највећи број измењених прописа односи се на области које су непосредно повезане са цивилним ваздухопловством, тј. ваздухопловна сигурност, ваздухопловна безбедности и управљање ваздушним саобраћајем.

Поменуте измене проузроковане су између осталог, успостављањем а и проширењем и изменом компетенција одређених тела ЕУ у области цивилног ваздухопловства.

Све ове измене предложио је заједнички комитет у организацији који чине представници свих потписница. Србија као придружена земља потписница немултилатералног споразума, треба да потврди одлуку Заједничког комитета од 31. јула 2019. године, којим се и замењује Анекс 1 овог споразума новим Анексом 2.

Социјалистичка партија Србије и њени посланици гласаће за овај закон.

Још једном, сигуран сам да ће сви посланици данас говорити, барем неку реч о дану који је овде означен као значајан дан историје српског народа. Ви сте већ поменули неколико хероја који су у одбрани земље погинули за ову земљу.

Подсећам и на људе који су радили и обнову земље и за годину и по дана обновили све оно што су људи са запада, наши тзв. пријатељи рушили, немилосрдно, под називом „Милосрдни анђео“. Двеста предузећа је радило и 150 хиљада радника, 2000 пројектаната су обновили земљу за годину и по дана. То је била штета од 30 милијарди долара, непосредна, значи, све то што је рушено и 110 милијарди укупна штета посредна. Никада ту штету нисмо надокнадили, а и данас се поставља питање шта је са том ратном штетом. Због тога овај дан памтимо и памтићемо, и добро је рекао председник државе, заборавити нећемо, али ћемо га памтити.

Једно питање за вас министре, имам права да не будем као мој друг Палма да не држим предавања о свим темама, инфраструктура има изузетну позицију у нашем друштву, и у том делу енергија председника је фантастичан. Резултати су видљиви и о томе нећу да коментаришем. Има један савет, добро је када уђемо у аранжмане са страним земљама око кредита, јер међународне банке не дају кредите за оно што није од интереса за Европу. Дакле, да идемо са нашим партнерима из Кине, Русије итд, али је важно кад се преговара да пројекат буде урађен, не да га раде они. Не може да се деси да на прузи Београд-Бар, ремонт пруге који су радили наши пројектанти, сви наши институти, раде неки странци данас, а да Руси који су главни извођачи, не узму наша предузећа.

Сада је расписан тендер за стратегију саобраћаја 2020/30 година. Ту су у ужи избор ушле три светске компаније стране, да их не именујем сада. Само једна, израелска је узела као партнера и домаћи институт. Немојте заборавити домаће пројектанте, врло је важно за даљи живот тих инвестиција које су у току. Хвала најлепше.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Министар Момировић. Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Хвала вам, што сте ме подсетили да нисам поменуо људе који су обнављали земљу, то је свакако још једна величанствена победа наше земље у тим такође, јако тешким околностима, али ако ми дозволите само бих поменуо да је у тој агресији страдало 54 објекта путне инфраструктуре, 44 моста, 18 мостова железничке инфраструктуре, 140 објеката високоградње, где се убрајају стамбени и јавни објекти.

Евиденцијом војске и МУП, дошли смо до података да је укупно уништено и оштећено 25 хиљада стамбених објеката, онеспособљено 470 километара путева, 595 километара пруга. Оштећено је 14 аеродрома, 19 болница, 20 домова здравља, 18 дечијих вртића, 69 школа, 176 споменика културе и 44 моста је оштећено, 38 је разорено, али овај народ није сломљен, брзо је устао и обновио све то и наравно, нико не може да негира, свако мора и вама да ода ту част да сте били на челу грађевинске Дирекције, односно онога што се тада звало Дирекција за обнову земље, свакако сте тим својим актом себе ставили убележеним, ако ништа, у грађевинску историју ове земље.

Волео бих да се осврнем и на пар ствари које сте рекли, свакако у овим тешким околностима, ове економске и епидемиолошке кризе, и пре ње, политика председника републике је препознала оно где треба Влада да инвестира је пре свега, инфраструктура. Посао Владе није да се бави бизнисом него да отвори могућности људима да привређују, да се запошљавају, да се баве економским пословима, а држава мора да изгради инфраструктуру.

У условима пандемије када су приватне инвестиције угрожене, када је општа рецесија, ми често у овој земљи заборављамо да смо ми број један, или најбољи у Европи у борби са овом пошасти. Ми смо најотворенија земља. Највише вакцина имамо. То није случајно, и ако нама делује овде да живимо један тежак живот, и живимо један тежак живот, и младе генерације смо вероватно уништили, не ми, него ове околности. Односно да будем пре свега потпуно поштен, председник републике својим ангажманом, довео у ситуацију да будемо број један по питању вакцинације, број један по питању поседовања медицинске опреме и да имамо могућност да одржимо какав, такав економски живот отвореним.

Враћам се на инфраструктуру. Ми смо једном мудром политиком нашег руководства, пре свега председника републике довели себе да нам партнери буду фирме из земаља ЕУ, Америке, Русије, Кине, Азејберџана, Турске. Трудимо се да балансирамо, да то буде у корист, не само нашег народа, него и наших компанија.

Подсетио бих вас и све пријатеље који овде седе, господу народне посланике и грађане, да ми немамо ниједан грађевински камион који данас стоји. Ми развијамо „know how“. Није нама циљ да ми сутра запошљавамо просту радну снагу, ми желимо овај инвестициони циклус да искористимо да наше инжењере и наше запослене претворимо у лидере, да немамо просте раднике, него вође екипа, инжењере, људи који воде пројекте, људи који ће сутра водити по целој Европи и свету велике пројекте какве воде данас.

Знате за брзу пругу Београд-Нови Сад. То ће бити најбржа и најквалитетнија железница у источној Европи. Ја нисам сигуран, ви то сигурно знате боље од мене, да ли је Србија икада имала нешто што је најбоље у источној Европи? Како ми грађанима то да објаснимо? То мора да се види.

Председник ће сутра посетити брзу пругу, видећемо завршне радове, до краја године ће она бити завршена и пуштена у промет, брзи возови који возе 200 на сат, за 30 минута сте од Београда до Новог Сада. Београд и Нови Сад постају један град. Комфорно ћете моћи да живите у Новом Саду и да радите у Београду и обрнуто, да седнете у Београд и одете у Нови Сад у Српско народно позориште, погледате, вечерате, вратите се. Ми тиме подижемо квалитет живота невероватно много.

Ми данас имамо околности, пошто је завршен ауто-пут „Милош Велики“, односно део Београд-Чачак, да је вама брже да дођете из Чачка до Шимановаца него, на пример, са Звездаре. То су велике ствари.

Пре неки дан сам ишао у Косјерић да посетим наше пријатеље тамо возом. Пруга Београд-Ваљево је реконструисана за брзину 120 на сат. Људи су ми саветовали, политички саветници, пошто, као што знате, ја сам примарно из приватног сектора, од скоро сам у политици, рекли су ми – мораш да попричаш са људима у возу. Ја рекох – како ћу да попричам, не осећам се комфорно, али они ми кажу – такав је посао, мораш. Налетим на једну жену, дама, госпођа, она ради у Београду а живи у Ваљеву. Ја је питам – да ли вам је то згодно? Она каже – око сат и по времена, таман одморим од деце, прочитам нешто, имам лепу кућу тамо, како бих ја могла у Београду то себи да приуштим, ово је таман неко време за мене, возови су комфорни, сјајни, да ли су „Штадлерови“, да ли су руски…

Толико је много уложено, толико је већ много урађено, оно о чему се причало деценијама, ми већ сада то можемо да видимо и тек ћемо да видимо за годину, две дана. Небројени број ауто-путева ми сада градимо.

Истина је да постоји доста уплива страног, не знам коју бих бољу реч рекао од „know how“, знања. Они нам узимају послове, одређене финансијске институције када финансирају ове пројекте, наравно, финансирају их тако да каналишу ка својим компанијама. Али, верујте да свуда где је то могуће ми каналишемо ка нашим путевима. Ми смо затрпали ЦИП, затрпали смо „Институт за путеве“ са нашим пројектима. У условима короне, слободу могу да кажем, ми смо њих масакрирали. Они су радили под короном. Ја се заиста захваљујем тим људима, они су прави борци. Јер, често заборављамо свим оним људима који су затворени у канцеларијама и који раде да би испоручили радницима да могу да изведу све те радове.

Наш циљ није само изградња инфраструктуре, иако је, наравно, прво да изградимо инфраструктуру за наш народ, наравно, да сачувамо макроекономију, него да наше фирме, наше грађевинске компаније вратимо тамо где су биле, да буду праве компаније, да имају искуство најбољих пројеката који се тренутно граде у овој земљи.

У овој земљи данас се граде највећи пројекти у југоисточној Европи. Ова земља је данас стуб инвестиција, стуб економске снаге региона, а наравно онда и стуб политичке снаге.

Још једном вам се захваљујем на питању и извињавам се што сам мало одужио са одговором.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Господин Мркоњић има реч. Изволите.

МИЛУТИН МРКОЊИЋ: Ја сам већ похвалио државу и Владу колико се улаже у инфраструктуру, да не говорим детаље.

Кад говоримо о пројектовању, то је врло важна тема, ево, брза пруга, добро сте ми рекли, магистрална пруга Београд-Нови Сад. Паралелно са том деоницом, која је прва у источној Европи, иду и чворови – Београдски чвор, који није завршен, мало му фали, годину дана, таман је ваш мандат толики, ево сад сте већ пола мандата истерали, Нови Сад чвор, мора да се заврши. Технологија је фантастично осетљива. Ту морају да раде наши инжењери, добро сте то рекли, наши млади стручњаци који тај посао знају. Пројектовали странци и граде странци, то није добро. То коментаришем. Врло је важно укључење наше привреде.

Метро. Добро је да раде, француска технологија је светска, добро је да има и Кинеза ту да граде, али, исто тако, добро је да раде и наши пројектанти и да раде наша предузећа – „Енергопројект“, „Планови“, итд. То је много важно, јер остаје одржавање. Метро је, то сте лепо говорили, дугорочна инвестиција. То је за мене врло важно и о томе треба да се води рачуна код склапања уговора.

Знам ја шта то значи. И у Влади 2008-2012. ми смо променили курс, јер Европа и европске банке плаћају само оно што њих интересује, Коридор 10. И ми смо новац обезбедили за шест месеци, јер је од интереса за Европу, па и на деоницама које нису били атрактивне. Рецимо, Ниш-Димитровград, где није било ни пет хиљада позива дневно, али Европу то интересује. Београд-Чачак, тешко. То је наша инвестиција и зато смо ушли са партнерима из иностранства.

Али, када се преговара са њима и када се каже – даћемо, рецимо, 50% вашим извођачима а 50% нашим, е, наш пројекат морамо да имамо. Шта то значи? Морате се изборити да пројектовање буде нормална ставка у буџету, не видим друго министарство сем ваше, барем за два предузећа – „Коридори Србије“ и „Путеви Србије“, за одржавање и за изградњу нових ауто-путева. Мора да се ради унапред.

Ви данас немате потребе, захваљујући држави која стоји иза вас свим својим снагама, да радите на брзину, да се пројектује на брзину. Немате потребе за тим. Значи, пројекат мора да буде готов, да би могло да се ради.

Само једна мала анегдота, нећу замарати, око затрпавања. После 5. октобра, чувене демократе, хајде, сада није ни важно, ја сам био члан те Владе 2008. године, су затрпавале објекте Београдског чвора, њих има 20 км тунела. Такве лудости немојте радити. Говорим сада о аеродрому „Морава“. Једва смо то преживели. И данас је чвор при крају. Ја вам саветујем да се одмах ангажујете на реализацији тог посла, да се заврши „Прокоп“ станица, техничко-путничка станица „Земун“ и да Београдски чвор проради и да паралелно идуће године са пругом Београд-Нови Сад крене. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем.

Реч има министар Томислав Момировић.

Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Немам шта да опонирам, само ћу још једном да подвучем шта само у путној инфраструктури. Јер, наравно, као што сте рекли, метро ради, ЖИС заједно са „Астоном“, и као што сте сами рекли, француска технологија је водећа технологија у шинским системима.

Ми морамо да кроз овај пројекат научимо наше инжењере како се то ради. То су заиста невероватни пројекти. Пројекат београдског метроа ми пројектујемо по узору на француску 14 линију, најмодернију. Наравно, ми то радимо до краја рационално, јер ми нисмо пијани милионери, ми смо једна озбиљна Влада која озбиљно спроводи ову инвестицију и то је оно што председник Републике Србије тражи од нас, то је оно што грађани очекују од нас, то је оно што и ви, као народни посланици, очекујете од нас.

Рећи ћу вам, да не би било никакве сумње, шта све пројектују домаће компаније сада и што је извођено: Прељина - Пожега, Моравски коридор, Фрушкогорски коридор, Нови Београд - Сурчин, Београд - Зрењанин пројектују наши, излазак Пожареваца са ауто-пута, Пожаревац-Велико Градиште-Голубац, Ниш - Приштина, Кузмин - Сремска Рача и Прељина – Которман, као и два правца ауто-пута ка Сарајеву, Сомбор - Кикинда, Рума - Шабац, Шабац - Лозница, пет обилазница, обилазница око Београда, обилазница око Новог Сада, обилазница, које су практично нови коридор око Крагујевца, покрива Кнић, Мрчајевци, па се излази на Моравски коридор и обилазница, наравно, око Лознице и обилазница око Крагујевца, са још много мањих путно инфраструктурних пројеката, као што је обилазница око Новог Пазара и разне друге које тренутно радимо, обилазница око Лајковца, сигурно ћу заборавити неке.

Број пројеката је заиста огроман. Сви они, као што сте ви лепо приметили и желео би да још једном то подвучем, су резултат и отпочели су фискалном консолидацијом, реконструкцијом финансијском буџета, великим корацима, које је председник Републике предузео и омогућио овој Влади ту економску снагу да може да инвестира.

Наша је обавеза, и према народу, и према вама као народним посланицима, и као председнику Републике који стоји на челу наше политике, да ове пројекте максимално ефикасно, максимално брзо, максимално рационално, спроведемо у рекордном року. То ми можемо да урадимо и будите уверени да ћемо дати све од себе, као што су наши хероји, соколови са Кошара дали своје животе, али нису дали да непријатељ закорачи на територију Републике Србије, односно тада Савезне Републике Југославије.

Тако ћемо и ми. Наравно, не можемо да се поредимо са тим људима, ми смо много мали за њих, али као неко ко је у некој улози сада, даћемо све од себе, заиста све од себе, не штедећи себе ни у једном пољу да ове пројекте максимално ефикасно завршимо.

Извињавам се што сам одужио.

Хвала још једном.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Господин Мркоњић поново, реплика.

МИЛУТИН МРКОЊИЋ: Да похвалим министра што је задржао људе који седе поред њега, даму и овога младога дечка. Не мењајте сараднике који знају посао. Само да их похвалим мало. Мада би госпођа морала да скине маску, да је виде посланици. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Следећи на реду је народни посланик Ђорђе Косанић.

Изволите.

ЂОРЂЕ КОСАНИЋ: Захваљујем, председавајући.

Поштовани председниче скупштине, поштовани министре са сарадницима из Министарства, даме и господо народни посланици, пред нама је данас Предлог закона о потврђивању Одлуке и Споразума о заједничком ваздушном европском простору, веома важна одлука и посланичка група ЈС у дану за гласање подржаће поменути Предлог закона, или поменуту одлуку.

Министре, на самом почетку да кажем да долазим из Крагујевца и драго ми је што сте поменули инвестиције које ће доћи у Крагујевац и уопште инвестиције које долазе у Србију. То је веома значајно за све регионе у Србији.

Враћајући се на сам Предлог закона да кажем када је реч о споразуму, он функционише тако да нашу земљу препознају као део европског заједничког простора, али само под једним условом, ако у потпуности примењујемо сва правила која су постављена пред нас.

Наше законодавство, министре, је у потпуности усаглашено са европским законодавством, тако да немамо никакав проблем да у једном делу, да кажем, анексирамо овај споразум. Кроз анекс 1 споразума дефинисани су и неки циљеви, када говоримо о овој теми, о овом споразуму, дакле слободни приступ тржишту, слобода оснивања предузећа, услови конкуренције, управљање заједничким саобраћајем, заједничка правила у области ваздухопловне сигурности.

Последњи пут овај споразум је анексиран 2009. године и од 2009. године до сада заиста прошло је доста времена, многе ствари су се промениле. Дакле, овом новом одлуком данас доносимо нове прописе који су подељене у две групе. Први се тичу директног цивилног ваздухопловства, а друго чине правила која се примењују индиректно, тичу се социјалног апсекта.

Оно што је веома важно, мало пре сте и о томе мало причали, о томе где је тренутно „Ер Србија“, али морам да кажем да је ова пандемија корона вируса, која је захватила цео свет, донела апокалипсу, слободно могу да кажем, а чини ми се, сложиће те се са мном, у ваздухопловном саобраћају на глобалном нивоу. Дакле, корона вирус је гурнуо у проблеме цео свет, многе велике економије су на коленима, а према процена стручњака највише су погођена авио-компаније.

Последња пројекција Међународне асоцијације за ваздушни саобраћај говори да је број путника у 2020. години у односу на 2019. годину смањен за чак близу 50%, што говори, према неким подацима, да је број путника у 2020. години, у односу на 2019. годину, смањен за близу три милијарде путника. Дакле, према проценама исте, ако се овако настави, нека враћања на старо, које смо имали пре корона вируса, биће могуће тек 2024. године.

Исто тако, поједине компаније нису могле ни да опстану, смањивале су своје финансијске обавезе, број радника су смањивале, неке нису могле да опстану, тако да и велики произвођачи авиона, данас смо то већ чули, попут америчког „Боинга“, европског „Ербаса“, морали су да раде на смањењу радника.

Дакле, у борби са последицама корона вируса на пословање, гашење радних места и смањење плата, није заобишло ниједну компанију у глобалном ваздухопловству или да кажем у ваздухопловној индустрији, па ни нашег српског националног авио-превозника „Ер Србију“.

У односу на годину пре пандемије, наша компанија делује само сада са 40%, ако се не варам, министре, али ту је држава. Значи, „Ер Србија“ је значајна за Србију, да у потпуности помогне у сваком делу.

Исто тако, с друге стране, треба рећи да код нас постоје две организације које се баве безбедности ваздушног саобраћаја и пружањем услуга изнад нашег ваздушног простора. Прва је Контрола летења Србије и Црне Горе СМАТСА, државна агенција за пружање услуга контроле летења у ваздушном простору. Дакле, покрива Србију, Црну Гору и део Босне. Мислим да је то око 55% простора БиХ. С друге стране, Дирекција цивилног ваздухопловства Републике Србије је јавна агенција која обавља послове који су јој поверени и Законом о ваздушном саобраћају усмерена је ка што поузданијем и ефикаснијем развоју система ваздушне, пловидбе и безбедности.

Сада, министре, једну важну тему, када говоримо о ратном ваздухопловству и ПВО, данас се навршава 22 године од када је 19 моћних земаља извршило агресију на нашу земљу. Дакле, 78 дана бомбардовања, преко две и по хиљаде жртва, а од тога велики број деце и преко 12.500 рањених, исто велики број деце. Све ово говорим, последица је био Рачак, нико никад није процесуиран због Рачка. Значи, једна измишљена, да кажем, ствар и само желим да кажем да до сада за све то што је урађено Србији нико није одговарао.

Бомбардовали су и убијали Србију само зато да би јој одузели Косово. Министре, мислили су да су то 2008. године потпуно завршили, али после много година Србија стоји усправно и идемо крупним корацима напред. Ви сте малопре говорили о томе у којим сегментима смо све направили искорак. Да не помињем још једном, најбољи смо у Европи што се тиче вакцинације. Наш привредни раст је највећи у Европи. С друге стране, проценат незапослености је испод 10%. Преко 60% инвестиција које долазе у овај регион иде ка Србији. Све су то резултати Србије.

Оно што је важно, ту је председник Скупштине, некадашњи министар спољних послова, чак 18 земаља је повукло признање те, да кажем, квази државе, самопроглашене и у овом тренутку они немају већину што се тиче УН.

Морам да кажем да морамо да се сећамо овога. Не смемо да заборавимо, али морамо да идемо напред да би Србија ишла напред.

Поменуо сам малопре, министре, када је реч о ратном ваздухопловству и ПВО, морам овде и то да кажем, Србија, да се не понови оно време када наше небо није било брањено. Нисмо имали ниједан авион. Данас небо Србије штити 14 модерних МИГ-ова 29, хеликоптери Ми-17В, Ми–35М, Х-145М, као и беспилотне летелице. Поред ПВО система Куб и Нева, које смо имали, набавили смо и један моћни систем Панцир С1 и надам се да у некој будућности можда добијемо и систем можда С300, С400 или можда кинески систем ФК1.

Све ово говорим јер Србија данас озбиљно штити своје небо, своје границе и гарантује безбедност своје земље.

Још једном на самом крају да кажем да ће посланичка група Јединствене Србије у дану за гласање подржати поменути Предлог закона. Захваљујем се.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем.

Реч има министар Момировић.

Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Желео бих само кратко да се осврнем.

Потпуно сте у праву, господине Косановићу. Ништа неће бити исто после, када се ова пандемија заврши. То је једино сигурно.

Авијација је свакако доживела највећи удар и питање је како ће се и на који начин она опоравити и изаћи из овога, али једно је сигурно, да ово неће бити крај авијације и авио-саобраћаја, него ће и он изаћи у неким новим формама или истим. Ми свакако са „Ер Србијом“, једном моћном, више не само локалном, не само регионалном, него европском компанијом, ћемо бити ти који ћемо заузети тржиште. Ми и у овим околностима заузимамо тржиште. Ми се ширимо. Не можемо да се повучемо. Већ смо инвестирали много. Подигли смо стандарде, подигли смо знање људи који воде компанију наших пилота и ми смо спремни не да будемо водећа регионална компанија, него једна од најјачих европских компанија када се ствари релаксирају. Свакако, охрабрујуће је да се авио-саобраћај диже на територију Америке, да се диже у Кини. Он јесте затворен само за те земље, али то јесу неки охрабрујући сигнали.

Осврнуо бих се на још једну кратку ствар која нема директно везе са авио-саобраћајем, а односи се на град Крагујевац.

Ви знате, претпостављам и сви други народни посланици, колико је председнику Републике стало да се подигну инвестиције у Крагујевцу. И он је, када смо склапали споразум са нашим кинеским партнерима, везан за постројења за пречишћавање отпадних вода и канализациону мрежу, инсистирао да Крагујевац буде број један и ми имамо највеће инвестиције, значи, три постројења за пречишћавање отпадних вода и 338 километара канализационе мреже, укупно 190 милиона долара инвестиције у Крагујевац, само по том основу.

Такође, обилазнице око Крагујевца, Баточина, Кнић, Мрчајевци, па онда Моравски коридор је његова, односно председникова иницијатива, председников, ако смем тако да кажем слободно, политички налог, наравно, слично као и брза саобраћајница Лајковац – Ваљево. Јуче је председник посетио ту саобраћајницу. Ваљево је некако остало мимо путева, мимо Коридора. Ми смо приметили да ће он остати изолован и да ће почети да се гаси. Председник је инсистирао, многи су били против тога. Ми данас знамо да Ваљево, изградњом ове брзе саобраћајнице, постаје мали главни град и још јаче ће гравитирати ка њему и Осечина и Љубовија, чак и Коцељева и сви ти локални крајеви. Тако да, није само изградња Коридора да би људи пролазили кроз ову земљу, него да би се земља повезала. То је нама важно.

Крагујевац нам је свакако, по инструкцијама председника Републике, за Владу Републике Србије, један од кључних центара наших инвестиција и будите уверени, то ћете видети у наредном периоду. Још једном, хвала на питању.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, министре.

Сада је на реду Ђорђе Комленски. Изволите.

ЂОРЂЕ КОМЛЕНСКИ: Захваљујем, председниче.

Другарице и другови, даме и господо, Србија је још 2006. године потписала Споразум о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја. Овај Споразум, који је од изузетног значаја, потписан 2006. године, Скупштине Републике Србије је ратификовала 2009. године, а он је постао обавезујући и ступио на снагу за свих 36 потписница овог Споразума у 2017. години.

Данас ми пред собом имамо Предлог закона о потврђивању Одлуке Заједничког комитета из јула 2019. године којим се замењује Анекс 1. предметног споразума.

Овај споразум сам по себи и када је сачињаван и почела процедура око његовог потписивања је био изузетно амбициозан пројекат, јер овај пројекат и овај споразум подразумева слободно, јединствено и безбедно небо на Европом.

Србија је, наравно, део Европе и добро је што је на време препознала, још 2006. године, и приступила овом Споразуму.

Безбедност у ваздушном саобраћају, уједначавање стандарда који изузетно олакшавају функционисање саобраћаја, омогућују да путници који крећу и полећу из Србије знају да то чине на потпуно безбедан начин, да су потпуно безбедни и они који долазе у Србију, на српске аеродроме, а да се неће десити никакав неспоразум због различитих стандарда и када су у питању авиони који само прелећу преко Републике Србије.

Зашто је ово све важно? Па, управо важност овог споразума се показала у последњих неколико година. Поставља се питање да нисмо благовремено приступили потписивању овог споразума, да ли бисмо имали прилику да закључимо један овакав изузетно добар и повољан аранжман о концесијама када је у питању аеродром „Никола Тесла“.

Неко ће рећи да је период од 25 година дуг, а то је период за који је закључена ова концесија. Међутим, пројекти у инфраструктури и озбиљни пројекти се не чине за један дан, за једну годину, за један мандат, већ га праве људи који имају визију будућности, како и на који начин обезбедити функционисање било ког система, а у овом случају авио-саобраћаја.

То што је Аеродром Београд дат у концесију обезбедиће да се он изузетно модернизује у наредном периоду, добије још једну полетну писту, односно најмање још једну, више рулних стаза, хангара, паркинга, подизања технологије која обезбеђује функционисање свих аеродромских система и тиме ћемо ми имати за 25 година нешто што ће бити апсолутно у том тренутку у рангу најсавременијих система и пратити све оно што се у другим деловима Европе дешава.

Ово омогућавају средства која су добијена одатле да се та средства преусмере и на развој других аеродрома и потпуно је јасан циљ с којим су кренули они који су имали добро визију, а то је оснивање друштва „Аеродроми Србије“, где постају „Аеродроми Србије“ као друштво са ограниченом одговорношћу постаје оператер на аеродромима „Константин Велики“ у Нишу, „Морава“ у Краљеву, на аеродрому у Прањанима, а ускоро ће постати главни оператер на аеродрому „Росуље“ и „Поникве“. Једноставно, тиме ће се практично у овом тренутку један пројекат аеродрома који можда у овом тренутку, сем аеродрома у Нишу, и немају потпуну функцију, у будућем временском периоду припремити за оно што је предвиђање како и на који начин створити услове да авио-саобраћај у Републици Србији беспрекорно функционише и да сви делови Републике Србије буду на одговарајући начин покривени.

Не може се увек очекивати да нешто постане рентабилно оног дана када је пуштено у рад, поготово код овако важних пројеката, али је потребно да као једна основа и база створи могућност да се кроз овај неки будући период, надам се да он неће трајати баш 25 година, али у потпуности синхронизује и постане потпуно тржишно функционалан и значајан за Републику Србију.

То је оно што с правом и с разлогом очекујемо. Зашто с разлогом? Јер начин на који се политика у Србији од 2012. године на овамо води јасно показује да је све изузетно озбиљно предвиђено, на све се рачуна. Да није таквог става, питање је у каквој ситуацији би данас била „Ер Србија“, у каквој ситуацији би данас био авио путнички саобраћај у Србији, обзиром на последице које је изазвала пандемија Ковида 19.

Сведоци смо да су угрожена функционисања многих моћних компанија, да су оне у много незавиднијој ситуацији него што су то „Ер Србија“ с једне стране као авио компанија, с друге стране, аеродроми у Републици Србији као техничка подршка и технички део инфраструктуре који обезбеђује функционисање авио-саобраћаја.

Значај овог споразума је потпуно јасан. Из тог разлога нема дилеме да га треба и да ћемо га подржати и усвојити.

Само бих подсетио да су потписници овог споразума Европска заједница и њене државе чланице: Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарска, Република Хрватска, сада Северна Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Краљевина Норвешка, Румунија, Република Србија и Мисија привремене управе УН на Косову.

Ово на дан када се обележава 22 године од почетка бомбардовања, назив ове мисије звучи помало лицемерно. Од свега тога што је остало из Резолуције 1244 је остао практично само назив. Да су они који су без сагласности УН, противно свим правилима међународног права пре 22 зликовачки насрнули на Србију, наставили своју политику од пре 22 године, односно, у ствари, никад је нису ни прекинули, показује и ова квази вежба коју зову „бранилац Европе 21“.

Једна од највећих вежби НАТО пакта и војске САД се супротно законима Републике Србије, супротно повељи УН, супротно Резолуцији 1244 одвија уз помоћ мисије КФОР-а на Косову и Метохији, а уједно као своје придружене чланове у овој НАТО вежби прикључили су шиптарске терористичке УЧК јединице које данас зову некаквим безбедносним трупама.

Нисмо ми ни много више ни очекивали од оних који су насрнули мучки на Србију, не да би ширили демократију, не да би спроводили некакве хуманитарне мисије, већ да би пробили Србију. Кад нису успели целу Србију да поробе, окупирају и распарчају, задовољили су се тренутно тиме да бар привремено ставе чизму на душу српског народа окупирајући Косово и Метохију. Злоупотребили су Повељу 1244 и уместо мировних трупа тамо са промењеним униформама се налазе НАТО трупе и на сваки начин и данас покушавају да оно што су хтели још 1999. године да ураде, а то је да нас присиле да се одрекнемо Косова.

Када су кренули на Србију очигледно нису проучили ни менталитет, ни историју српског народа. Вероватно је то за њих и тешко и компликовано, јер историја српског народа је много дужа од историје коју имају, рецимо, САД. Тих њихових 250, 300 година историје наши основци прелистају за два дана и знају све, а они о нама очигледно нису научили ништа, али има времена, научиће.

У историји српског народа се увек знало да је стабилност, стрпљење, време и упорност најбољи савезник када се чува слобода. Издржали смо 500 година под Турцима. Ови неће издржати толико колико су Турци издржали у Републици Србији, отићи ће они сами одавде.

Не слажем се са једним ставом, а то је да им се може опростити, али не може заборавити.

Другарице и другови, даме и господо, убијена деца, убијени војници, убијени цивили, разорена привреда и зло које су са собом донели не може се ни опростити, ни заборавити. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Пошто сам ја то рекао, господине Комленски, само да кажем да сам цитирао патријарха Павла. Он је хришћански рекао да се може опростити. Што се мене тиче, нисам баш толико хришћански одгојен, али у сваком случају морамо да сарађујемо и са онима који су нас бомбардовали, али то не значи да треба да оптужујемо сами себе, као што раде наши политички противници који говоре да је Србија сама крива. Не, Србија је била жртва злочиначке агресије, нелегалне, са циљем да се заузме наша територија и наруши територијални интегритет и то је пуна истина о свему, које морамо да се држимо.

Јесте ли хтели реплику?

Изволите.

ЂОРЂЕ КОМЛЕНСКИ: Ја се извињавам, али морам једну кратку реплику, обзиром да нисам крштен, уз сво дужно поштовање и уважавање покојног патријарха Павла, ја себи могу да дозволим да кажем да им не треба ни опростити, ни заборавити, а то што се сарађивати мора то је већ друго питање. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Мислим сагласни смо. Када бисмо могли да им вратимо био бих најсрећнији, али пошто то није реално онда идемо даље.

(Маријан Ристичевић: Ко каже да није реално, време носи све.)

Добро.

Само једну дигресију.

У серији о Стефану Немањи, долази његов ордонанс или не знам како се звало у то време и каже – стигао је гласник Фридриха Барбаросе, а Немања седи са два сина и ћути. Овај после два минута каже – велики, кнеже, стигао је изасланик великог Фридриха Барбаросе, јел да чека, а он каже – нека чека. Јел може да уђе? Не може да уђе, нека чека. Сви га гледају, то траје пет секунди и Стефан Немања каже – био бих најсрећнији на свету да могу то тако да кажем.

Према томе, идемо даље.

Прелазимо на редослед народних посланика према пријавама за реч, пошто смо исцрпели, више се нико од шефова или овлашћених представника посланичких група не јавља.

Сагласно члану 27. и члану 87. ставови 2. и 3. Пословника, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18.00 часова због потребе да Народна скупштина што пре донесе акте из дневног реда ове седнице.

Као што знате, то је потребно до 16.00 часова рећи да бисмо у случају потребе могли да наставимо и после 18.00 часова.

Наравно, биће пауза, као и увек, од 14.00 до 15.00 часова.

Идемо сада на редослед народних посланика према пријавама за реч.

Реч има народни посланик Самир Тандић.

Изволите.

САМИР ТАНДИР: Поштовани председниче Народне скупштине, колегинице и колеге народни посланици, поштовани министре са сарадницима, пред нама је данас Предлог закона о успостављању заједничког ваздухопловног подручја. Странка правде и помирења и наша посланичка група ће подржати овај закон и ми као најјача бошњачка странка у Србији.

Искористио бих присуство министра да му упутим пар питања. Прво, похвала рада Министарству. Видим да су јако активни. Такође, желео бих да подсетим да је у току, говорио је колега Мркоњић, током обнове земље и један мост, колега Мркоњић је тада као министар или вођа тог тима, обновио у Пријепољу, а на чему су грађани Пријепоља јако захвални. Он се користи и дан данас.

Желим да упутим пар питања министру. Занима ме, грађане и грађанке општине Пријепоље, Прибој и Нова Варош, тог дела Санџака… Свакако дајемо пуну подршку изградњи, наставку изградње аутопута и то је нешто што ће економски покренути тај део наше земље. Занимају нас трасе приступних саобраћајница - да ли је то предвиђено, на који начин те општине ће се укључивати на аутопут, да ли ка Сјеници и која је то траса, да ли ка Котроману, да ли ка Бијелом Пољу?

Такође, желим да вас замолим да искористимо ваш ауторитет и да партнерски решавамо проблем локалних путева. Локални буџети су јако мали. То су девастиране, сиромашне општине и неопходна нам је подршка са централног нивоа. Значи, од стране министарства, да видимо неки састанак са вама, са представницима Јавног предузећа „Путеви Србије“, да годишње имамо неке дотације како бисмо решили. То је заиста један горући проблем.

Оно што, такође, хоћу да истакнем, железничке станице у Пријепољу и Прибоју су у јако лошем стању, саме зграде, да видимо шта можемо ту да учинимо и да ли имамо простора у буџету и у вашем плану. Ако не, да видимо нешто кроз ребаланс, као изградњу пруге ка Новом Пазару.

Хоћу да истакнем, пошто смо као група оскудни са временом, да је прошли сазив парламента формирао Комисију за истраживање последица НАТО бомбардовања. Желео бих да нас та комисија и овај сазив упозна са резултатима рада. Хоћу да истакнем да имамо евидентан пораст броја малигнитета у држави Србији. Карцином годишње однесе 20.000 живота, 36.000 имамо нових случајева, 12. смо земља по броју оболелих, а друга по смртности.

То је један огроман проблем. Говорим зато што је данас дан када је почело бомбардовање и то су неке последице које осећају сви грађани, без обзира на веру и нацију. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Реч има министар Томислав Момировић.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштовани господине Тандир, хвала вам на овим интересантним питањима. Свакако знате да је наш став да се трудимо да покривамо инвестиције у локалну путну мрежу од Новог Пазара, Прешева до Суботице и трудимо се да одвојимо сразмерно средства за све локалне самоуправе.

Наравно да то није лако после деценија девастације, после деценија запуштања појединих крајева, то се наравно често види баш у деловима општине које сте ви поменули. Били смо скоро на магистралном путу Нови Пазар-Тутин који је потпуно девастиран. Подсетио бих вас, подсетио бих грађане пре свега Новог Пазара и Тутина у овом тренутку да ми радимо озбиљно на том правцу који је кључно важан за грађане Тутина, наравно који су везани за Нови Пазар.

Што се тиче пројекта Пожега-Бољаре, пројекат је и даље у пројектовању. Ми и даље јако пажљиво радимо на њему имамо доста великих, није права реч проблема, али изазова на који начин да му приђемо како би сви грађани западне Србије имали користи од њега.

Ви знате да је наш стратешки правац прво да се повежемо са Црном Гором и са Босном и Херцеговином, јер са Босном и Херцеговином чак из два правца, од Кузмина, Сремског Рача, онда Бијељина и доле ка Тузли и Сарајеву и други од Пожеге преко Ужица до Котромана. Значи, желимо да интегришемо нашу, не само земљу, него и регион, јер Босна и Херцеговина и Црна Гора су нама стратешки важне земље, ту живи наш народ, ту је наша најјача економска размена и наравно да о томе размишљамо јако пажљиво.

Везано за прикључке путева, о томе ћемо тек водити рачуна, наравно да ћемо желети за општине које су јако важне, пре свега Пријепоље, Нова Варош, Прибој, с друге стане Ивањица, Ариље, Сјеница, па ми због њих ово пре свега радимо. Они су циљ тог ауто-пута. Ако ми њима не изађемо у сусрет, за кога другог ми то радимо?

Тако да будите уверени, водите рачуна, имајте на уму да ћемо ми јако водити рачуна да све инвестиције буду отворене и намењене пре свега у овом случају људима у тим локалним самоуправама и да ћемо уложити и већ сада улажемо и ви знате да је пре свега политика председника Републике која је названа "мини шенген" окренута потпуној либерализацији промета људи у региону.

Нама не требају никаква ограничења у комуникацији са Црном Гора и Босном, нама не требају границе, у административном смислу причам границе, јер потпуно је ненормално ако између Француске, у Немачку ви можете да пређете да не знате где је граница, да ми морамо сада на пример да када идемо из Нове Вароши у Вишеград пролазимо неке граничне прелазе. То су потпуно неприродне ствари или не знам из Јабуке у Пљевља, како год.

Значи, ви знате да је наша политика, односно политика председника Републике изградња инфраструктуре, повезивање региона, повезивање свих локалних саобраћајница и наравно слободан економски простор како би људи могли да се баве бизнисом, да инвестирају како би се подизао стандард, како би наши радници напредовали и како би заједно сви ишли напред, то је оно што ЕУ, то је оно што само ми желимо и радимо на томе.

Трудимо се, још једном кажем, трудимо се да одвојимо средства, да помогнемо локалним самоуправама, јер понављам, не знам колико су грађани свесни и колико уопште имају разумевања за то.

Ми као Влада Републике Србије и „Путеви Србије“ нису надлежни за локалне саобраћајнице, за то су надлежне локалне самоуправе. Разумемо да оне немају средстава, да су ти буџети врло ограничени, нарочито оне општине које немају велике фабрике, које немају по ком основу да стекну приходе. Трудимо се да им помогнемо, то ћемо урадити још више у наредном периоду, али то пробајте да разумете понекада није лако, превише је таквих општина, а наш буџет, колико год порастао, колико код ми повећали инвестиције, он је ипак ограничен.

Надам се да сте задовољни одговором и хвала на питању.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА (Елвира Ковач): Захваљујем се министру Момировићу.

Реч има Самир Тандир, разјашњење. Изволите.

САМИР ТАНДИР: Хвала поштованом министру на исцрпном одговору.

Значи, оно што је важно, морате да схватите и нас посланике који долазимо са терена ми смо гласали за вас и на заједничком смо задатку да сва та отворена питања морамо да решимо да би све грађанке и грађани који у том простору живе остали да живе, да нам земља не остаје ни пуста ни празна.

Оно што је јако важно, хоћу још једном да истакнем, значи реконструкција пруге Београд-Бар, изградња пруге до Новог Пазара, то је део нашег договора са СНС и апсолутно верујем да ћемо то све реализовати у наредном периоду, али да би, како да кажем, знам да имате доста обавеза, али моја обавеза јесте првенствено да представљам грађане, оне који су ме изабрали, грађанке и грађане Пријепоља и Санџака и зато мислим да треба чешће да разговарамо о овим питањима. И да, те општине су девастиране, неразвијене, асфалтни пут је једина шанса да те људе задржимо на селу, а тек онда да говоримо о повратку младих на село. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

После мањих измена, да, реч има народни посланик мр Славенко Унковић. Изволите.

СЛАВЕНКО УНКОВИЋ: Поштована председавајућа, поштовани министре са сарадницима, уважене колеге народни посланици, пред нама је данас Предлог закона о потврђивању Одлуке 1/2019 ЕСАА Заједничког комитета из 2019. године којим се замењује Анекс 1 мултилатералног Споразума између Европске заједнице и њених чланица.

Споразум има за циљ успостављање Заједничког европског ваздухопловног подручја применом основних принципа Европске заједнице, ЕУ у области цивилног ваздухопловства. Придруженим странама спада и наша земља која је још 2009. године део овог споразума, а уједно и део јединственог европског неба.

Ти циљеви подразумевају слободан приступ тржишту, слободе оснивања предузећа, једнаке услове конкуренције, управљање ваздушним простором, заједничка правила у области ваздухопловне и безбедносне, ваздухопловне сигурности и безбедности.

Сви ти циљеви су дефинисани кроз Анекс 1 Споразума. Последњи пут је рађено 2009. године. У међувремену су многи прописи измењени донети потпуно нови, па се због тога мора ажурирати Анекс доношења нове одлуке.

Новији прописи су подељени у две групе. Једна се тиче директног цивилног ваздухопловства као што су правила о безбедности и сигурности у ваздушном саобраћају, а другу групу чине правила која се примењују индиректно и тичу се социјалног аспекта у области рада безбедности на раду, осигурања у саобраћају, истраживању несрећа, као и у туристичким аранжманима.

ЕСАА Споразум функционише тако да они нашу земљу препознају као део европског заједничког простора само ако у потпуности испуњавамо све прописе и све услове Европске заједнице. Република Србија примењује сва правила и наше законодавство је у потпуности усаглашено са европским, тако да постоје сви услови да немамо проблем да приступимо овој одлуци којом се врши измена и допуна, односно анексирање Споразума.

Код нас постоје две организације које се баве безбедношћу ваздушног саобраћа и пружањем услуга ваздушном простору. Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије је јавна агенција која је обављала послове који су јој поверени Закон о ваздушном саобраћају.

Овај Директорат доноси прописе, води спорове и евиденције, учествује у раду ваздухопловних организација, сарађује са надлежним органима и другим државама. Директорат је национално надзорно тело у ваздушној пловидби и све активности Директората су усмерене на што поузданијем, ефикаснијем развоју система ваздухопловне безбедности.

Контрола летења Србије и Црне Горе је СМАТСА, Државна агенција за пружање услуга контроле летења у ваздушном простору Србије и Црне Горе и једног дела БиХ уз границу са Републиком Србијом.

СМАТСА има велику улогу у повећању безбедности, ефикасности и економичности у ваздушном саобраћају у складу са највишим стандардима и препорученом праксом.

Према оцени "Еуроконтроле", Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћа, СМАТСА заузима високо место по нивоу безбедности у конкуренцији педесетак провајдера. Данас је СМАТСА синоним успешног, модерног и респектабилног пружаоца услуга у ваздушној пловидби на Паневропском простору.

Ваздухопловна индустрија је један од највећих губитника тренутне кризе коју је проузроковала пандемија и ово је велики ударац за ову грану привреде. Вероватно да ће проћи много времена да се комплетна индустрија врати на ниво пре кризе. По неким проценама, прошле године је било 65% мање летова него у години пре кризе, а у исто време БДП у еврозони је мањи за 7,5%.

Како ствари стоје, у овом тренутку је тешко предвидети како ће се ваздушни саобраћај одвијати ове, а и наредних година.

Наша компанија „Ер Србија“ је такође у врло тешкој ситуацији. „Ер Србија“ тренутно послује на око 40% капацитета у односу на годину пре пандемије. Колико је тешка ситуација говори и податак да „Ер Србија“ за предстојећу летњу сезону, која почиње 28. марта, за који дан, уклонила додатних 11 линија са мреже својих дестинација.

Оно што је најбитније је да је држава јасно рекла да је „Ер Србија“ од националног значаја и да ће се сигурно наћи начина да се помогне, као и до сада што се помагало. Значи, компанија која доноси пуно новца и задужена је за велики прилив туриста, једноставно постоји велики интерес државе да се сачува и да се на што бољи начин превазиђе ова тешка ситуација.

Постоје разни сценарији изласка из ове ситуације, у зависности од трајања кризе и разних ограничења и координисаног приступа на нивоу целе Европске уније.

Доношењем овог закона наша обавеза ће бити испуњена и створиће се услови за пуну хармонизацију нашег законодавства са садржајем Анекса.

Због тога Посланичка група Јединствена Србија ће у дану за гласање подржати овај предлог закона. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

Реч има заменица председника Посланичке групе Социјалистичке партије Србије, народна посланица Снежана Пауновић.

СНЕЖАНА ПАУНОВИЋ: Захваљујем потпредседнице.

Уважени министре са сарадницима, поштоване колеге, грађанке и грађани Србије, некако сам од самог старта имала дилему како почети данашњу дискусију. Важна тема, међутим, важан и датум. Двадесет и четврти март, почетак бомбардовања Србије, нешто што ћемо памтити као највећи ожиљак који Србија носи, у то време Савезна Република Југославија.

Чини ми се да и тада и данас, тада у једном страху уплашени за своју децу, уплашени од онога што нам је било непознато, уплашени од тога колико ће немилосрдан заправо бити тај „Милосрдни анђео“, брзо смо увидели да је немилосрдност огромна, а само назив - милосрдан.

У тој тишини и у том страху смо увек чули, бар ми у јужној српској покрајини, само звона манастира, тражећи заштиту од Бога, веровали оним момцима о којима је министар говорио и хвала вам на томе и били смо у праву када смо им веровали да неће дозволити да копнено било ко уђе на територију Савезне Републике Југославије.

Није јужна српска покрајина била једина која је била на удару, цела Србија је крварила 78 дана.

Слажем се потпуно да треба разговарати са свима онима који су нас нажалост тада бомбардовали, али сам ипак става да им никада не треба опростити. Не смемо децу да учимо да их мрзе, али морамо да их опоменемо на оно што се десило, јер и данас мислим да не треба да им верују. Њихови су интереси увек били изнад свега, па и изнад наших живота. За њих су наши животи били потпуно неважни. За њих је мала Милица Ракић била само број, само статистика, а за нас један изгубљен живот или ко зна колико изгубљених живота, јер би данас могла да буде и мајка.

Јесте ово тешка прича, ја не желим да патетишем, али желим да у високом дому и сигурна сам да нећу бити једина, опоменем на данашњи дан. Сетимо се данашњег дана, 22 године су прошле, страх је исти.

Ми данас у посланичким клупама имамо младе људе који су тада били буквално деца. Они су сведоци колики је то био страх. Они знају како су се будили и како су успевали да заспу када чују ту сирену која је за њих значила да морају да побегну у неко склониште. То су махом били неки подруми који можда и нису били до краја опремљени, нису сигурно јер нико од нас није очекивао да ћемо се на тај начин обрачунавати, односно да ће се неко обрачунавати са нама.

И оно што је од свега најважније јесте да је дистанца од 22 године показала да шта год да им је био изговор у тренутку била је лаж. Изговор је био Слободан Милошевић. Изговор је била погрешна политика. Двадесет и две године после ми трпимо исти притисак. Двадесет и две године после од нас отимају. Нас уцењују. Имају различити приступ када смо у питању ми и неки други.

Да иронија буде комплетна, ово када говорим о уплашеној деци не говорим само о деци српске националности. Подједнако су се плашила деца у Суботици, мађарске националне припадности, у Београду, у Врању, у Бујановцу, у Приштини, у Новом Пазару. Сва су деца била у страху и нису сва била српска деца. Њихова мана је била што живе у Савезној Републици Југославији.

Надам се и чврсто верујем да никада више нећемо доћи у ову ситуацију. Завршићу са тим што заиста морам да кажем, покој свим жртвама које су своје уложили у ово наше данас и у сва наша сутра. Зато им дугујемо обавезу да их морамо поменути.

Уважене колеге, ми данас не бисмо могли да замислимо свет без ваздушног саобраћаја, посебно не у 21. веку. Потреба за мобилношћу становништва је све већа и данас је авио саобраћај тај који повезује читав свет на најбржи могући начин.

Од Другог светског рата ако бисмо аналитички погледали ваздушни саобраћај бележи значај пораст и постаје доминантан вид међународног превоза путника, што је омогућавало брзи превоз роба и путника преко континената и океана на велике раздаљине које су некада биле несавладиве и не пре него смо установили ваздушни саобраћај те раздаљине су се прелазиле махом воденим путевима прекоокеанским бродовима и то је трајало по неколико месеци.

Некада је, истина, вожња авионом била и престижна и представљала привилегију богатих. Трошкови лета били су изузетно високи, а капацитети авиона мали. Путника је данас све више, авиони постају све већи, све је више летова, све је више дестинација повезано. Податак из 2016. године говори о томе да је те године било дупло више летова на целом свету у односу на само 10 година раније. Један од највећих и најпрометнијих аеродрома у Европи и свету је лондонски „Хитроу“, кроз који годишње прође око 80 милиона путника.

Србија не заостаје. Има дуго искуство у ваздушном саобраћају под околностима да је прва авио компанија цивилног ваздухопловства основана далеке 1927. године и још у то време представљала је респектабилну компанију на европском нивоу.

Има ту података којима би се могли бавити, али ово време брзо пролази. Ја ћу оставити мало времена и за своје колеге па ћу скратити своју дискусију и рећи да је Србија као кандидат за улазак у ЕУ преузела обавезе које су дефинисане Поглављем 14, то је политика транспорта и односи се на све облике транспорта, па и на ваздушни саобраћај. Ово поглавље нажалост још није отворено, али се надамо да брзо хоће. Други ниво наше међународне укључености јесте управо то што смо придружена земља која је потписница Мултилатералног споразума који је ЕУ потписала са својим чланицама и са још једним бројем држава, међу којима смо дакле и ми. Овај споразум је ратификован са Анексом 1 још 2009. године и од тада се ради на усклађивању стандарда пословања нашег ваздушног саобраћаја са стандардима ЕУ.

Колико је област ваздушног саобраћаја сензибилна и осетљива ствар на природне и друге поремећаје потврђује пандемија корона вируса која је изазвала незапамћену кризу и у великој мери изменила свет који данас функционише потпуно другачије. Авио саобраћај је на глобалном плану једна од најтеже погођених грана, ја бих рекла, овом кризом и пандемијом и услед смањеног броја обима саобраћаја у протеклих годину дана последице по пословање и економију сваке државе су катастрофалне и бојим се да ћемо то тек видети у будућност.

Међутим, ова криза не може и не сме да успори стварање нових и погоднијих услова и адаптацију транспортног система за нове услове на које ћемо бити у обавези да се прилагодимо. То подразумева даљи развој транспортних услуга и модернизацију транспорта. Међутим, бавићу ће једним периодом и на то имам право, инжењер Милутин Мркоњић ми је помогао и својим уводним излагањем, јер када он седи у сали, онда ми је увек тешко да говорим о инфраструктури без обзира да ли се ради о путној или ваздушној инфраструктури, а у сали је од малопре и мој колега Бора Ковачевић, заједно смо се у периоду од 2010. до 2014, 2015. године бавили Аеродромом „Никола Тесла“, на моје велико задовољство.

Осврнућу се на тај период, пре свега зато што је Аеродром „Никола Тесла“, господин Мркоњић је, ја мислим у то време био министар, улагао у реновирање опреме и инфраструктуре и то се показало прилично визионарски. Комплетно су проширене и реновиране чекаонице у це фингерском ходнику, као и чекаонице од улаза А1 и А6, проширена је пристаништна платформа додавањем четири нове отворене паркинг позиције, изграђене су две чекаонице за путнике који се у авионе укрцавају удаљеним паркинг позицијама, реконструисана је рулна стаза, уграђено је 11 уређаја за визуелно упаркиравање ваздухоплова и набављено шест нових авио мостова из Кине.

Зауставићу се код шест нових авио мостова, из простог разлога, јер је Аеродром „Никола Тесла“ у том тренутку своје старе авио мостове, ми овде говоримо о покретним авио мостовима који су били најсавременији те 2013. године када смо их набавили. Старе авио мостове смо донирали Аеродрому „Константин Велики“ и на тај начин помогли да још један од наших аеродрома лагано прераста у сигурну ваздушну луку, не само западног Балкана, пошто је Аеродром „Никола Тесла“ и дан данас, сигурна сам најквалитетнија ваздушна лука, пре свега због позиције, а онда и због услова које пружа, јер ова прогресивна политика је настављена до данас.

Апсолутно се ништа није зауставило, чак мислим да пре десет дана имамо и обавештење да се почело са изградњом новог торња на Аеродрому „Никола Тесла“, што је јако важно, јер би за Европу Аеродром „Никола Тесла“ могао, и ја сам убеђена да ће постати једно главно чвориште када су у питању међуконтинентални летови.

Оно што такође бележи та 2014. година јесте и историјски пораст путника, који је у новембру те године дошао до четири милиона, што је априори значило да се Аеродром „Никола Тесла“ мора развијати и даље, 2017. године, мислим да смо забележили и пораст броја путника од преко пет милиона, а да 2019. године бележимо и рекордних шест милиона. На жалост, 2020. година је зауставила овај број путника, али сам сигурно да када човечанство изађе из ове свеукупне кризе са корона вирусом, да ће Аеродром „Никола Тесла“ врло брзо премашити и ову цифру од шест милиона и достићи ту толико жељену цифру од десет милиона путника.

Све ово сам рекла зато што мислим да је јако важно да се посветимо ваздушном саобраћају, да је Анекс II – усаглашавање са новим прописима и стандардима ЕУ, који су измењени од усвајања Анекса I. Највећи број измењених прописа односи се на области које су непосредно повезане са цивилним ваздухопловством, пре свега ваздухопловну сигурност, безбедност и управљањем ваздушним саобраћајем, али и заштиту животне средине која није мала.

Због свега овога, недвосмислено ће посланичка група СПС подржати ратификацију потврђивања одлуке заједничког комитета од 31. јула 2019. године, којом се замењује Анекс I мултилатералног Споразума између ЕЗ и њених држава чланица и групе европских држава међу којима је и Србија.

Србија у овоме види своје шансе да још значајније стандардизује своје услуге ваздушног саобраћаја и користи све бенефите јединственог европског неба. Ја нисам говорила о нашој авио компанији, не зато што мислим да је мање важна, не зато што се не би имало шта рећи, него зато што имам ограничење са временом. Свакако министре наследили сте један, рекла бих, здрав систем. Из ваше енергије се недвосмислено види да ћете то унапредити. Ја вам на том путу, од срца желим срећу.

Захваљујем се на још једном детаљу који је мени упао у очи, а то је да чињеница да сваком посланику одговорите на начин што устанете. Хвала вам. Тај ниво поштовања је увек лепо доживети.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се народној посланици Снежани Пауновић.

Реч има народна посланица Оља Петровић.

ОЉА ПЕТРОВИЋ: Захваљујем уважена председавајућа.

Уважени министре са сарадницима, поштоване даме и господо народни посланици, поштовани грађанке и грађани Републике Србије.

На самом почетку морам да у своје лично име одам почаст свим жртвама страдалим приликом НАТО агресије на нашу земљу и изразим саосећање са њиховим породицама. Готово да нема града у Србији који се током 11 недеља напада бар неколико пута није нашао на мети снага НАТО. У бомбардовању је уништено и оштећено 25.000 стамбених објеката, онеспособљено 470 км путева, 595 км пруга, оштећено је 14 аеродрома, 19 болница, 20 домова здравља, 18 вртића, 69 школа, 176 споменика културе и 44 моста, док је 38 разорено.

Овај дан никако не смемо да заборавимо, јер је ово дан сећања на све страдале током агресије, а 78 дана убијено је најмање 2.500 цивила, 79 деце и 1.000 војника рањено, повређено више од 12.500 људи. Слава им и хвала.

Пред нама је данас Предлог закона о потврђивању одлуке којом се замењује Анекс I мултилатералног Споразума између европске заједнице и њених држава чланица Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе УН на Косову о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја, применом основних принципа ЕУ у области цивилног ваздухопловства у придруженим странама Споразума међу којима спада и Република Србија.

Основни циљеви и принципи подразумевају слободан приступ тржишту, слободу оснивања предузећа, једнаке услове конкуренције, међутим нису само економски разлози важни, већ је можда најважније да се ваздушни саобраћај одвија сигурно и безбедно.

Важно је да сви путници знају да наша земља примењује највише ваздухопловне стандарде и да сигурно и безбедно могу да долете у Србију, али исто тако и да прелете безбедно изнад наше земље.

Такође, једнако је важно да се примењују правила о заштити животне средине која су такође предвиђена овим споразумом. Споразум има за циљ да заједничко европско ваздухопловно тржиште прошири на регион западног Балкана и пре формалног приступања ЕУ, а од самог проширења заједничког тржишта на западни Балкан корист има око 500 милиона грађана.

Код нас и те како се види велики помак у области ваздушног саобраћаја, па ћу направити једно поређење гледајући 2019. годину, односно период пре корона вируса у односу на 2013. годину.

На аеродрому „Никола Тесла“ Београд увећан је број путника за чак 74%, на крају 2013. године укупан број путника је био 3.543.394, док је тај број у 2019. години износио 6.158.897 путника. Такође, укупна количина превезене робе на овом аеродрому, посматрано за исти период је увећана за преко 140%

Када се посматра аеродром „Константин Велики“ у Нишу, број путника у 2013. години је износио 21.700, док је тај број у 2019. години увећан за преко 20 пута и износио је 419.683 путника, док је укупна количина превезене робе увећана за чак 170%, док се обим саобраћаја, односно број летова у посматраном периоду увећао за 47%.

Када се упореди укупни приходи у систему ваздушног саобраћаја из 2013. године са 2019. годином, добије се увећање од скоро 86,1% и то са 40,54 милијарди динара на 75,46 милијарди динара, што представља огроман раст и напредак.

Предлогом закона о коме се данас расправља потврђује се спремност Републике Србије да и даље примењује највише европске стандарде у области цивилног ваздухопловства тиме што ће њихова примена формално постати обавеза и у нашој земљи. Србија је што се тиче закона и њихових усклађивања са препорукама ЕУ међу најбољима, али исто тако смо и међу најбољима што се тиче економског раста, јер ево већ другу годину за редом смо први у Европи.

Поред тога, међу најбољима смо, ако не и најбољи, када је у питању одговор државе на пандемију која је захватила цео свет, па и нашу земљу, и ту смо испред великих светских сила само захваљујући мудрој и одговорној политици председника Александра Вучића.

Србија у сваком кораку и у сваком смислу иде у корак са временом и то видимо у свакодневној борби за здравље људи која је данас апсолутни приоритет. Наш председник води рачуна искључиво о здрављу грађана и очувању здравственог система не правећи од тога политичко питање.

Србија врло успешно спроводи план вакцинације и у нашој земљи не само да имамо довољно вакцина за све пријављене грађане, већ грађани могу да сами бирају између четири врсте вакцина које су им на располагању.

Већ дужи временски период налазимо се у самом врху по броју вакцинисаних у Европи и у свету и овим путем желим да поново апелујем на све грађане да се имунизују како би у наредном периоду могли да кренемо да живимо нормално.

Имамо добар пример Израела који је захваљујући успешној вакцинацији која је обухватила 60% грађана и чак 90% ученика победио. Болница у Тел Авиву је затворила последње активно Ковид одељење и од 7. марта укинута су ограничена и живот се враћа у нормалу. То је пример који нам даје наду и ка чему сви тежимо.

Осим вакцинације, на вакцине, држава је издвојила новац и купила лек који се даје ризичној групи захваљујући којем се уколико се да у првих десет дана болести резултат излечења је 90%. На сваки начин ова власт улаже напоре и бори се за сваки живот.

Овим путем желим да изразим и захвалност, с обзиром да је Пирот једно од 20 места која су добила 20 најмодерније опремљених санитетских возила захваљујући ЕУ, што је изузетно битно и од значаја за животе наших људи.

Оно што ће Србији бити највећи успех је то да ћемо имати две фабрике вакцина и сама чињеница да ће се годишње производити 30 и 40 милиона вакцина што, као што видимо, представља живот и опстанак.

Сигурна сам да ће Србија на челу са Александром Вучићем зацртани план и остварити, као и све до сада иако су многи били скептични, па су се чињеницама уверили у напредак, и да ћемо ускоро изградити једну потпуно нову фабрику за производњу вакцина, док ћемо другу имати на „Торлаку“.

Србија неће само да пакује вакцине, већ ће за мање од година дана производити и течност. Годишње ће нам бити како би се сви заштитили потребно, уколико се да и трећа доза, око 15 милиона, док ће 25 милиона бити обезбеђено за регион.

Околним земљама, нашим суседима смо већ помагали, као што је синоћ и наш председник уручио председнику Председништва БиХ, Милораду Додику, медицинску опрему и респираторе, а наша помоћ неће изостати ни у наредном периоду.

Србија ће економску кризу преживети лакше него 90% других држава, само је битно да се спроведе процес имунизације, да се животи и здравље људи сачувају.

Србија више није слаба, Србија је на челу са Александром Вучићем јака и поштована држава у свету која брине о свом народу, његовој сигурности и добробити.

Овим путем желим, поштовани министре, да вам пружим пуну подршку за реализацију свих пројеката широм Србије које ових дана обилазите заједно са председником, јер знамо да је Србија данас једно велико градилиште и да ће се до краја године градити чак седам ауто-путева и брзих саобраћајница.

У дану за гласање заједно са посланичком групом Александар Вучић – За нашу децу подржаћу овај Предлог закона. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се народној посланици Ољи Петровић.

Реч има народни посланик проф. др Јахја Фехратовић.

Ваша посланичка група има још три минута.

Изволите.

ЈАХЈА ФЕХРАТОВИЋ: Захваљујем се, уважена председавајућа.

Сваки унионистички закон нормално је да ће добити подршку свих који мисле о будућности ове државе и друштва, посебно је то обавеза свих нас који размишљамо о томе да нашој деци, будућим генерацијама оставимо наду за просперитет и будућност.

С друге стране, као народни посланик који већ у другом мандату сам у овде у овом пленуму желим да искажем један осећај који сам данас можда по први пут доживео, то јесте да смо претходних година, у претходном мандату углавном ми народни посланици из Санџака говорили о девастираним путевима, о лошој инфраструктури, о томе да деценијама је уништавано, урушавано све оно што је представљало и требало бити темељ оздрављења, пре свега економског оздрављења тог подручја.

Ево, данас смо доживели да сам министар очито у свом скорашњем путовању кроз Санџак, Тутин, Сјеницу то исто каже, да је заиста урушено све оно што је морало бити сачувано како бисмо оставили генерацијама иза нас нешто на шта се могу ослонити у грађењу своје будућности. То даје наду да ће се у будућности заиста и пуно тога уложити и да је неопходан константан и конкретан подухват Владе и свих полуга власти како бисмо довели ту инфраструктуру, не само путну, већ и енергетску и сваку другу, у пристојно стање, како би могли да рачунамо да можемо кренути и са развитком тих подручја.

Зато је врло важно да изградимо и аутопутеве, да изградимо и пругу, не само од Рашке до Новог Пазара, већ кроз све ове градове који су неправедно остали без железничке инфраструктуре, као и све друге видове саобраћајних приступних путева, а наравно пре осталог размишљамо и о аеродрому. С тим у вези, с обзиром на овај догађај којег се данас присећамо, чему је 22 године, заиста је крајње време да се као држава обрачунамо са одређеним последицама тога што се догодило пре 22 године.

Наиме, овде говорим пре свега о заосталим бомбама из НАТО бомбардовања којих још увек имамо, нарочито око подручја Сјенице код аеродрома "Дубнице", које и даље нису склоњене, које и даље угрожавају животну средину, прете, константна су опасност по људе, по сточни фонд. Људи који ту желе да граде не могу да граде и зато је ово позив надлежним органима да после 22 године урадимо по хитном поступку све што је неопходно да ишчистимо ово подручје Сјенице, али и целе државе Србије од свих заосталих НАТО бомби како би и наша деца у будућности била сигурна од свих ових неексплодираних средстава. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

Реч има председник посланичке групе СПС, народни посланик Ђорђе Милићевић.

ЂОРЂЕ МИЛИЋЕВИЋ: Захваљујем, уважена председавајућа.

Поштовани министре, поштовани представници министарства, даме и господо народни посланици, најпре желим да кажем да је веома добро што након 22 године и након бомбардовања Србије на овакав начин сви заједно говоримо у републичком парламенту без изузетка, јер то је истина коју дугујемо пре свега грађанима Србије. На овакав начин ми показујемо и потврђујемо један одговоран и озбиљан однос према грађанима када је реч о овој теми и када је реч о овом питању.

Малочас је неко рекао да треба да говоримо о чињеницама и износио конкретне чињенице. Ми се у потпуности слажемо. Да, треба да говоримо о чињеницама и треба отворено и јасно рећи да је бомбардовање злочин који је учињен нашем народу. О томе треба отворено, јасно и јавно говорити, јер ваљда је обавеза свих нас да штитимо интересе наше државе Србије.

Бомбардовање је последица, заправо то је наше легитимно право да кажемо, лажне оптужбе за геноцид и етничко чишћење. Тако је тада речено. Али, исто тако сматрамо да је заправо врхунац једног притиска који се у континуитету врши на Србију од почетка деведесетих година. У Хрватској је рецимо 1990. године живело 380 хиљада Срба. Колико их данас има? У Сарајеву је живело 150 хиљада Срба. Колико их данас има? У Приштини 40 хиљада. Колико их данас има?

Поставља се питање, где је Србија извршила етничко чишћење и геноцид? Над Србима је вршено етничко чишћење и то је нешто о чему морамо и треба да говоримо, да ширимо истину о нашем народу пре свега.

Србија никада, гледајући ратове уназад, гледајући историју, није пребројавала своје жртве. Ни када је реч о Првом светском рату, ни Другом светском рату, ни када је реч о Балканском рату. Некако смо увек водили рачуна да не повредимо национална осећања и да не повредимо националне емоције других. Да ли су се други понашали на тако одговоран и озбиљан начин према Србији? Нажалост нису. Они су увек говорили о одређеним цифрама, одређеним бројкама, често, не често, него увек манипулисали.

Зато мислим да је веома важно да се данас присетимо жртава, посебно данас, када се кроз кршење међународног правног поретка даје подршка да се направи једна квази држава на крви неких других. Сматрамо да је неколико кључних порука које данас треба саопштити. Прва, већ сам рекао, истина. Ту истину дугујемо, пре свега, грађанима Србије. Друга кључна порука је да се не заборави. Трећа кључна порука је да се више никада не понови.

НАТО бомбардовање је често правдано такозваном, како је тада речено, диктатуром људи који су тада водили Србију и били на власти. Постављам питање, а шта се десило 2000. године? Зашто је тада кажњавана Србија? Зашто је тада настављен притисак на Србију? Да ли је настављен прогон Срба на простору Косова и Метохије? Да ли одвојена Црна Гора? Да ли је једнострано призната независност Косова и Метохије? Дакле, 22 године након бомбардовања ми имао потпуно идентичне притиске и када је реч о Косову и када је реч о Републици Српској.

Дакле, једнострано признање независности Косова и Метохије за нас је само наставак бомбардовања и притиска на Србију, наставак НАТО бомбардовања још из 1999. године.

Господине министре, нећу говорити много о споразуму, препустићу то млађем колеги, обзиром на време које има посланичка група. Наравно да ће посланичка група Социјалистичке партије Србије у дану за гласање подржати овај споразум, пре свега, због циљева који се жели постићи реализацијом овог споразума, али желим да направим, на самом крају, дигресију на нешто што сте рекли у уводном излагању, а што је моја обавеза као локал патриоте пре свега, као човека који долази из Ваљева.

Рекли сте да сте путовали возом и да сте разговарали са једном госпођом која је рекла да путује из Ваљева да би радила у Београду. Надам се и потпуно сам убеђен, након јучерашње посете председника и поновне посете вас, вас сам похвалио и прошли пут када сте обишли радове на обилазници, да се то више неће дешавати, већ ће грађани Ваљева моћи да живе и раде од свога рада за своју плату, поштеног рада у свом граду.

Дакле, ми имамо овде, ви сте поменули, имали смо ту срећу да научимо нешто што јесте суштина свега, имамо Милутина Мркоњића, великог градитеља, који нас је научио да нема економског без инфраструктурног развоја. То је јасан став и председника Републике и драго ми је да је то јасан став и Владе и вас као министра и да тај став показујете делима, а не речима, обилазећи градилишта по Србији. То и јесте ваш посао и имате пуну подршку и похвале на томе.

Дакле, када је реч о Ваљеву, брзе саобраћајнице од Иверка до Лајковца, које ће Ваљево повезивати са ауто-путем Милош Велики. Да Ваљево, не само Ваљево, већ читав тај део не остане слепо црево, слепо црево западна Србија не остаје, дакле, она се повезује на ауто-пут Милош Велики, говорим о значају.

Уговором је предвиђено да саобраћајница буде готова до децембра 2023. године. Ти радови ће бити, како је то председник саопштио током јучерашњег дана, на велико задовољство Ваљеваца, годину дана раније завршени. Овај крај, такође, ће да оживи изградњом путне инфраструктуре и људи из Ваљева више неће да се селе за Београд, као што сам рекао. Радови који су почели крајем јуна прошле године коштаће 150 милиона евра.

Од довођења централног гасовода Орловаче до Ваљева, вредности од 29 милиона евра, потом снабдевање ваљевских села гасом, вредност 14,3 милиона евра, а када се дода и гасификација за индустријску зону, то дође укупно 45 милиона евра, што је велика и озбиљна инвестиција за Ваљево, што је озбиљан и одговоран однос и председника и Владе Републике Србије према граду Ваљеву и, наравно, завршетак опште болнице у Ваљеву, у вредности више од 12 милиона евра.

Оно што је суштински најважније, а што сам рекао на самом почетку, за 20 дана очекује се потписивање првог споразума о изградњи фабрике у Ваљеву, важне немачке компаније, где ће, према речима председника, просечна плата бити преко 1000 евра.

Господине министре, ја сам потпуно убеђен да ћете Ваљевце виђати туристички када буду долазили у Београд, а када је реч о послу, од тренутка када све ово буде реализовано, а ја сам потпуно убеђен да хоће, виђаћете их више у Ваљеву. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се народном посланику Ђорђу Милићевићу.

Реч има народни посланик Ђорђе Дабић.

Изволите.

ЂОРЂЕ ДАБИЋ: Захваљујем, председавајућа.

Поштовани народни посланици, даме и господо, уважени министре са сарадницима, данас је, као што знамо, најболнији дан у новијој српској историји. Дана 24. марта се сећамо наших невино страдалих цивила, војске, полиције, који су те године страдали и који су стављени под НАТО бомбе. Цео један народ су ставили под НАТО бомбе зато што су хтели да нам отму оно што им ни тада ни данас нисмо и нећемо дати, део наше територије.

Свакако је да се увек сећамо две и по хиљаде мртвих људи, међу којима, оно што нас највише боли, јесте 79 деце. Мала Милица Ракић би данас имала 25 година, да је НАТО зликовци нису убили мучки у току НАТО агресије на нашу државу. Заиста имам обавезу, а и ви сте малопре то изјавили, као и народни посланици и министри, али рекао бих и сви људи који се баве било којим послом, да заиста ценимо ту крв проливену ради слободе коју ми данас имамо. Није то мала жртва.

Ретко који народ може да каже, практично, у Европи од Другог светског рата ниједна бомба није пала на било који европски народ, осим на српски народ. Зато имамо велику обавезу и одговорност према тим људима, према тим страдалницима, да данас са великим пијететом говоримо о њима. Зато што неће нама данас нико из међународне заједнице нити изјавити саучешће нити рећи да им је жао због тога што се десило. Нису то урадили ни 17. фебруара, неће то урадити ни 5. августа, неће то урадити никада када је нама тешко и када наш народ оплакује своје најмилије. Дакле, ми немамо никог ближег од самих себе и тога морамо бити свесни.

Што се тиче данашњег дневног реда, говоримо о важном споразуму који ће цео западни Балкан ставити практично под европски ваздушни простор. То је свакако важан споразум, јер евроинтеграције се проширују на цео западни Балкан и у том, како је неко малопре рекао, ваздухопловном делу. То је заиста важно, да интеграције западног Балкана буду свеукупне, целовите, да заједно напредујемо у свим тим процесима.

Када говоримо о нашој држави, шта је урадила наша држава конкретно у тој области, Министарство заиста може да се похвали великим резултатима, можемо да говоримо о егзактним чињеницама, математички израженим, да смо од 2013. године до данас заиста направили огроман помак када је реч о комплетном развоју наше авио индустрије. Генерално, када погледамо колико је само путника превезено у том периоду, довољно је да се заиста схвати да Србија данас много више улаже него што је то био случај раније.

Данас свакако можемо да се похвалимо да број путника на аеродрому Никола Тесла је 2013. године износио свега три и по милиона путника, а данас је шест милиона и 158 хиљада. Заиста, то су егзактни подаци, да видите да је 50% број путника повећан. Када говоримо, такође, о аеродрому Константин Велики у Нишу, ту су подаци још израженији, свега је 21000 превезено путника те 2013. године, а током 2019. године, то је неки параметар који узимамо с обзиром да је то период пре корона кризе, превезено је чак 419.683 путника са аеродрома Константин Велики у Нишу.

Заправо, то говори колико је важно било оспособити тај аеродром. Сви они који су нас критиковали да не треба да улажемо у тај аеродром, да не треба да га стављамо под републичко предузеће, показују колике су незналице, показују колико је заправо било неопходно да се аеродром на такав начин оспособи и да се толико новца уложи да би данас имали овако добре резултате у Нишу. Ту је и аеродром Морава, Прањани и свакако оно што је мени посебно важно, што сте и ви малопре поменули, јесте чињеница да се и у аеродром Поникве у Ужицу планира улагање огромног новца, да се он оспособи да буде што пре оперативан за комерцијалне летове.

Имали смо и најаву пре неки дан господина Здравковића, да ће током наредне године Влада Србије да уложи 300 милиона динара у аеродром Поникве у Ужицу. Заправо, то је жила куцавица целог нашег региона. Долазим из Златиборског округа и морам да похвалим заиста ваш рад, ваше залагање. И ви сте често тамо у нашем региону присутни, тако да ми је драго да се заиста улаже у тај регион. Дакле, осим тога што ће аутопут доћи до Пожеге, до Светог Николе, наставља се део, колико смо чули, одмах се наставља практично. Ја бих апеловао на вас да се не чека са било каквим одуговлачењем, него да одмах кренемо тај део ка Котроману. Заиста, цео Златиборски округ жели да дође тај аутопут, да спојимо наш округ са Београдом.

То се чекало 70 година, ништа није рађено на том подручју.

Свакако бих похвалио ревитализацију магистралног пута у који је уложено 12 милиона евра и то је данас заиста један потпуно другачији регион у односу на оно што је био пре 2012. године.

Питао бих вас да кажете из прве руке колико је потребно времена да се коначно „Поникве“ оспособе? То наш народ горе жели да чује. Колико је то, оквирно, да ли је две-три године? Ми чујемо да ће до 2025. године бити уложено 20 милиона евра и заиста то би било много значајно за све наше пољопривреднике који би могли да чартер летовима, генерално, и туристе да доводимо, и да наши пољопривредни произвођачи имају бољи пласман на европска тржишта.

Генерално, што се тиче аеродрома, заиста је уложено много. Наша авио компанија „Ер Србија“ је понос наше државе. Имали смо прилике да видимо како је у Црној Гори прошла трагично та прича са националном авио-компанијом. Код нас то није случај. Ми смо имали довољно слуха да ставимо једну добру концесију и да наш аеродром, односно авио-компанију осигурамо за наредни период. Мислим да ће сигурно бити једна од најбољих европских компанија уколико се ова концесија испоштује. Ми смо 501 милион већ добили једнократном накнадом за ту концесију, а у наредних 25 година планира се укупно 732 милиона евра да се уложи у нашу авио-компанију. То је заиста један важан податак, да грађани знају колико је важно да нама авио-компанија буде на стабилним ногама, да се не деси ситуација као са неким комшијским авио-компанијама које су отишле под стечај, које су угашене.

Иако је корона заиста утицала много на авио-саобраћај свуда у свету, и код нас, осећа се драстичан пад броја путника. Опет кажем, ми имамо стабилну концесију, имамо уговор 25 година, који ће морати да буде испоштован. Дакле, 732 милиона евра. Наша држава ће валоризовати ту авио-компанију, која мора и даље да се развија на начин на који се и до сада развијала. Корона је заиста утицала, још једном кажем, потпуно је поремећен читав свет, што се тиче и ваздушног превоза и генерално броја путника, нигде се не путује и то се заиста осећа у овим временима.

Још једном морамо да кажемо, Влада Србије је ту, а посебно председник Александар Вучић, и морамо да им се захвалимо на толико добрим резултатима када је реч о управљању кризом. Ми данас имамо, ево, сад се исплаћују још три минималца, то је заиста значајно за све наше људе, а генерално поготово за раднике у туризму који добијају онај пун минималац и то је оно што наши грађани данас и те како цене, пет минималаца смо добили током прошле године и заиста привреда стоји на стабилним ногама, здравствени систем је такође успео да одоли том удару кризе. Надамо се да ћемо и даље имати високу стопу вакцинације, други смо у Европи и даље, тако да генерално надамо се да ће ова година бити година када ћемо заиста успети да изађемо комплетно из ове кризе.

Оно што сам још посебно желео да нагласим када је реч о аеродромима, велика је част и задовољство рећи да Србија данас има снаге, има довољно финансијских могућности да помаже аеродром и у најлепшем српског граду, а то је град Требиње. Као што је председник Вучић рекао, 50 милиона евра ми смо издвојили овим буџетом управо за 2021. годину и уложићемо у аеродром Требиње, који ће такође бити ревитализован и заиста даћемо један импулс да наш народ остане да живи на том вековима српском простору и то је оно што је заиста посебно потребно истаћи, да људи знају да када имамо јаку државу, када имамо стабилне финансије, када имамо стабилну Србију, онда можемо да помажемо нашим људима у окружењу.

Кажем још једном, ту је веома важно да сви дишемо као један организам, зато што, као што кажем, данас је тежак дан за српски народ. Дана 24. марта сећамо се сваке године свих људи страдалих под НАТО бомбама и, кажем, неће нам доћи никакво извињење, нити било какво саучешће, нити сада, нити када други неких дана обележавамо наше жртве, наше страдалнике, зато имамо ми сами себе и морамо бити свесни да докле год будемо могли треба да се боримо за нашу државу, у инат онима који су пре 22 године хтели да нас згазе, хтели да нас нема. Ми данас обнављамо и школе, и путеве, и вртиће и све оне инфраструктурне објекте који су били девастирани пре 22 године, који су били уништени.

Да подсетимо грађане, 100 милијарди евра је направљено штете. Ретко који народ би могао да устане као што је Србија устала после 2012. године, једним озбиљним мерама које су донесене и данас имамо заиста прилику да кажемо да смо и прва економија у Европи по стопи раста и да ћемо у наредном периоду такође се трудити да одржимо тако висок раст. Још једном кажем, морамо да бринемо о себи, јер нико други очигледно неће бринути о нама уколико ми сами себе не будемо заиста на прави начин вредновали и уколико не будемо у нашу земљу улагали као што се то чини и данас.

Још једном, захваљујем и гласаћемо за овај споразум у дану за гласање. хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Реч има министар Момировић.

Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштовани господине Дабићу, хвала вам на заиста квалитетном излагању. Уверен сам да грађани западне Србије могу да буду поносни на начин како ви заступате њихове интересе.

Што се тиче Аеродрома „Поникве“, на то бих прво желео да се осврнем, трудићу се да будем заиста кратак. Ми у овим околностима које су заиста невероватне не желимо да се бавимо авантуризмом и да ми пројектујемо какве ће бити инвестиције када уопште не знамо како ће авијација изгледати када се заврши ова озбиљна криза. Али оно што ми желимо је да створимо предуслове да се брзо прилагодимо новим околностима које ће се сигурно отворити, као што сам причао, ово није крај за авио-саобраћај, ово није крај за авио-индустрију, она ће из овога изаћи и на крају ће сигурно бити јача него што је била раније.

Ми смо издвојили немале инвестиције, радимо пројектну документацију за зграду аеродрома, ограђујемо аеродром, инволвирали смо у пројекат, пошто не знам да ли знате, земљиште око аеродрома је у власништву аеродрома, оно је веће од 500 хектара. Ми смо инволвирали „Југоимпорт-СДПР“ да они преузму 80 хектара како би они инвестирали, како би добили једну малу индустријску зону. Спремни смо да ми додатно инвестирамо, да направимо индустријску зону, како би заинтересовали инвеститоре да се појаве ту. Није нам циљ да направимо аеродром где неће гравитирати нико, него да инволвирамо све актере у том делу западне Србије. Такође, крећемо у реконструкцију пута до Аеродрома „Поникве“. Аеродром „Поникве“ је био један прворазредни војни аеродром, који је претрпео страшне штете у овом бомбардовању о којем цео дан причамо. Ми хоћемо да створимо, још једном кажем, важне предуслове да се тај аеродром сутра прилагоди и буде у функцији у условима какве авио-саобраћај буде захтевао.

Такође, ако ми дозволите, волео бих да напоменем још једну ствар, а односи се баш на град Ужице који сте поменули. Ми тамо имамо једну доста лошу ствар, а то је да цео теретни саобраћај, аутобуси сви пролазе кроз центар града, поред основне школе, поред обданишта. Ми морамо у наредне две године да изградимо обилазницу око Ужица. Не можемо да дозволимо ту ситуацију у тако великом граду да кроз центар града пролази цео транспортни саобраћај. Ми имамо, наравно, чврсту одлуку и имамо подршку председника Републике да изградимо у наредне две године обилазницу око Ужица, како би растеретили центар града за грађане Ужица, да могу комфорно да живе, да имају еколошки исправан стил живота и начин живота, да изместимо тешке камионе из центра Ужица, да наша деца која иду у те школе прво када изађе не гледају камионе и удишу тај ваздух.

Тако да, Ужице у наредном периоду, као и цела Србија, ће бити у нашем фокусу и будите уверени да праве инвестиције тек следе.

Хвала још једном на излагању.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се министру.

Реч има народни посланик Угљеша Марковић.

Преостало време за вашу посланичку групу је осам минута и десет секунди.

Изволите.

УГЉЕША МАРКОВИЋ: Захваљујем, уважена председавајућа.

Поштовани министре са сарадницима, колеге народни посланици, поштовани и уважени грађани Републике Србије, данас говоримо о мултилатералном споразуму између европске заједнице и њених држава-чланица и придружених држава међу којима се налази и Република Србија.

На самом почетку свог излагања направићу једну кратку ретроспективу развоја ваздушног саобраћаја која датира још од 1903. године, а неки први комерцијални летови који су успостављени су успостављени још од 1919. године. Основна подела ваздушног саобраћаја је на цивилне и војне сврхе. И у погледу коришћења ваздушног саобраћаја у војне сврхе занимљив је податак да су на почетку Првог светског рата авиони у свим земљама углавном коришћени само за осматрање, извиђање и помоћне задатке и ти авиони нису имали наоружање. Србија је овај рат дочекала са четири авиона и шест пилота.

Такође, још једна чињеница по којој смо први јесте да је први авион који је срушен у историји светске авијације оборио још пре 99 година српски војник Радоје Љутовац изнад Крагујевца. Најбржи развој ваздухопловства остварен је у Другом светском рату, када је ваздушна превласт постала доминантна у остваривању компаративне предности над непријатељем.

Када је у питању цивилно ваздухопловство, развијало се након Првог светског рата, првобитно у Немачкој и Америци, најпре за превоз поште, а потом путника и робе. Први комерцијални летови у Европи, били су на линијама Париз – Брисел, Лондон – Брисел и Париз – Лондон. Данас, у међународном ваздушном саобраћају имамо преко хиљаду аеродрома, који имају улогу да успостављају летове и примају путнике и организују њихове услуге. Аеродроми у Атланти и Пекингу, годишње превезу преко 100 милиона путника и то је оно, што заправо говори колика је ова индустрија.

Захваљујући авио-индустрији и развоју ваздушног саобраћаја, данас је у великој мери олакшана комуникација и транспорт робе и путника, чак и у најудаљенијим државама. Међународни ваздушни саобраћај одвија се у ваздушном простору, између две, или више земаља, а споразум који је на дневном реду, данас има за циљ успостављање заједничког европског ваздухопловног подручја, примењујући основне принципе ЕУ, у области цивилног ваздухопловства и у придруженим државама, међу којима је Србија.

У Србији се за редовни међународни превоз користе три аеродрома, то су „Никола Тесла“, „Константин Велики“ и „Морава“. Последња два аеродрома су део јавног предузећа „Аеродроми Србије“ и у процедура за припајање овом предузећу су још пар аеродрома, чиме би цела територија наше земље била покривена.

Многи се питају, да ли Србија има довољно путника за све ове аеродроме? По речима угледног професора Петра Миросављевића, продекана за студије на Саобраћајном факултету у Београду, наша земља има одличну, географску позицију и потенцијал да развије чворишта за регион југоисточне Европе и успостави летове ка најзначајнијим интерконтиненталним дестинацијама. Сви аргументи говоре у прилог томе да имамо изузетно велики потенцијал за развој овог вида саобраћаја.

Министре ви сте рекли и мислим да и то говори у прилог томе да су и отпочели припремни радови на изградњи новог контролног торња, на аеродрому „Никола Тесла“, и то је очигледно и један од претпоставки, односно предвиђања средњи и дугачак рок, услед технички ограничености простора ће се у наредном периоду јавити потреба за тим.

Глобална криза изазвана пандемијом корона вируса, успорила је овај процес и можемо слободно рећи, можда је и највише утицала на авио индустрију. Неки од података, када су у питању аеродроми у Србији, говоре о томе да у Београду и Нишу, за време пандемије, број авио саобраћаја опао је за више од 90%. У првој половини претходне године број путника, на београдском аеродрому, био је мањи за 62%, у односу на исти период годину дана пре тога, док је број комерцијалних летова смањен за 52%. У јануару и фебруару, прошле године, нишки аеродром бележио је раст путника, у односу на исти период прошле године, а од марта тај број се смањио за 60%, а од априла више саобраћаја није ни било.

Ваздушни саобраћај данас угрожава велики број фактора, један од њих је и овај природни, о којем сам вам причао, а други је људски. Ту, пре свега мислим на тероризам, који представља безбедносне изазове, ризике и претње и који користи средства која су све бруталнија, крвавија и разорнија. Свима нама је добро познат терористички напад, који се десио 11. септембра, у Америци, у САД и од тада су у процедури и мере драстично повећане, када је у питању безбедност на самим аеродромима.

С обзиром на преговоре о приступању ЕУ, којима наша држава предано приступа доношење овог закона, створиће и формалне претпоставке за хануизацију законодавства Републике Србије, са правом ЕУ. Као један од стратешких циљева и приоритета, који јесте Србија, то је пуноправно чланство у ЕУ, посланичка група СПС ће у дану за гласање подржати усвајање овог споразума.

На самом послетку, свог обраћања, желим да искористим прилику и да кажем, као што је и моја уважена колегиница, Снежана Пауновић рекла, неки од посланика данас су пре 22 године били деца, једно од те деце сам и ја, када је почело 24. марта бомбардовање и агресија НАТО алијансе, на нашу земљу, тада ми је прекинуто школовање, односно први разред у који сам тек кренуо.

Оно што желим само да кажем, да све срушене болнице, срушене школе, срушени објекти, преко две хиљаде жртава, заправо нису коначне бројке. Ако погледамо податак да је 1990. године било десет хиљада људи оболелих од болести, од канцерогених обољења, а да је 25 година касније, односно 2015. године тај број био 40 хиљада, онда тек можемо да схватимо колике су размене онога што је бачено на нас, 15 тона осиромашеног уранијума, који по неким проценама ће требати да дође до потпуног распада 45 милијарди година. Толико је заправо и на тај начин је заправо очигледно нама захваљено што смо у прва два, односно у Првом и Другом светском рату били на страни победника, на страни истине, на страни правде и што смо се борили за очување демократије.

Тако да оно са чим се слажем јесте да можда као верујући народ можемо да опростимо, али никада не смемо и не можемо да заборавимо оно што је тада учињено, барем све док постоји живи српски народ. Тако да бих ово обраћање завршио речима, нека живи српски народ, нека живи Србија. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем, се народном посланику Угљеши Марковићу. Време ваше посланичке групе је потрошено.

Реч има народни посланик Младен Бошковић. Изволите.

МЛАДЕН БОШКОВИЋ: Захваљујем, председавајућа.

Уважени министре са сарадницима, уважене колеге народни посланици, цењени грађани Републике Србије, Предлогом закона о коме данас расправљамо потврђује се спремност Републике Србије да и даље примењује највише европске стандарде у области цивилног ваздухопловства тиме што ће њихова примена формално остати обавезна и у нашој земљи. Стандарди су садржани у прописима ЕУ наведеним у листи која представља Анекс 1. мултилатералног споразума о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја, тзв. ЕСАА споразума која са Предлогом овог закона формално потврђује и у Републици Србији.

Споразум ЕСАА има за циљ да заједничко европско ваздухопловно тржиште прошири и на регију западног Балкана. Републике Србије је потписала ЕСАА споразум 2006. године а ратификовала га 2009. године. Он је постао обавезујући за свих 36 чланица потписница 1. децембра 2017. године.

Основни циљеви принципи подразумевају слободан приступ тржишту, слободу оснивања предузећа, једнаке услове конкуренције и заједничка правила у областима ваздухопловне сигурности, безбедности и управљања ваздушним саобраћајем, социјалних услова и заштите животне средине. Овај споразум представља један амбициозни пројекат јер је замишљен тако да његовом потпуном применом регион западног Балкана постане део заједничког ваздухопловног тржишта, уније и пре формалног приступања ЕУ, а од проширења заједничког тржишта западни Балкан корист има готово 500 милиона грађана. Међутим, нису само економски разлози довели до приступања Републике Србије овом споразуму.

Једнако је важна, ако не важнија у ваздухопловству да се ваздушни саобраћај одвија сигурно и безбедно. Важно је да сви путници буду уверени да могу сигурно и безбедно да долете у Србију и безбедно прелете небо изнад наше земље, јер наша земља примењује највише ваздухопловне стандарде. Такође је важно да се осигура и примена правила о заштити животне средине која су предвиђена овим споразумом.

Ови стандарди се стално мењају и унапређују те ће усвајањем овог предлога закона Народна скупштина омогућити да Директорат ваздухопловства и остали органи надлежни за примену ЕСАА споразума очувају и унапреде сигурно и безбедно одвијање ваздушног саобраћаја у нашој земљи и правилно и благовремено примену свих осталих обавеза предвиђених споразумом. Први корак ка том циљу представља потврђивање овог предлога закона.

У међувремену је дошло до значајних измена у прописима ЕУ садржаних у анексу 1. ЕСАА споразума који су од суштинског значаја за правилну примену овог споразума. Највећи број измењених прописа односи се на области које су непосредно повезане са цивилним ваздухопловством то јест ваздухопловну сигурност, ваздухопловну безбедност и управљање ваздушним саобраћајем. Резултат рада Министарства грађевине, саобраћаја, инфраструктуре у области ваздушног саобраћаја се види кроз саобраћајно статистичке податке за период од 2013. до 2019. године. Увећање броја путника на аеродрому "Никола Тесла" Београд у посматраном периоду износи 74%, односно на крају 2013. године имали смо број путника око три и по милиона док је тај број у 2019. години износио преко шест милиона путника, а укупна количина превезене робе на овом аеродрому у посматраном периоду увећана је за преко 140%.

Када се посматра Аеродром „Константин Велики“ у Нишу у 2013. години имало је неких 22.000 путника. У 2019. години 420.000 путника, што представља увећање преко 20 пута. Укупна количина превезене робе увећана је за 170 процената.

Када се посматра 2020. година, закључно са 19. мартом 2020. године број путника је био у сталном порасту, међутим појава корона вируса у Републици Србији, као и у целом свету довела је до наглог пада свих саобраћајних статистичких показатеља од марта месеца 2020. године па на даље.

С тим у вези Међународни аеродром и у Републици Србији бележи драстичан пад у броју путника. Зато и ја као и моје колеге народни посланици апелујем на грађане Србије да се вакцинишу, јер је то спас за све нас.

Влада Републике Србије и Аеродром „Никола Тесла“ са ВА СИ Аирпортс Француска и ВА СИ Аирпортс Србија, закључиле су 201. године уговор о Концесији. За финансирање, развој кроз изградњу и реконструкцију, одржавање и управљање инфраструктуром аеродрома „Никола Тесла“ у Београду и обављање делатности оператера аеродрома на аеродрому „Никола Тесла“.

Концесија је додељена за јавне радове и јавне услуге. Концесија је започела 2018. године и трајаће наредних 25 година. Укупна једнократна накнада за Концесију износи 501 милион евра, док ће годишња концесиона накнада у укупном износу за период од 25 година износити 228 милиона евра номиналне вредности.

Инвестициони планови за развој, унапређење, обнављање укупно ће износити 732 милиона евра у току трајања Концесије.

Ваздушни саобраћај је постигао највиши степен хармонизације са прописима Европске уније кроз Закон о ваздушном саобраћају, али морам, пошто је данас знамо сви који је датум, да споменем да је данас 22 године од када су напали нашу Србију тј. тада Савезну Републику Југославију.

Не могу, а да не подсетим грађане Србије на тај злочиначки напад НАТО и САД.

Наше небо тада није било сигурно као што је данас. Захваљујући председнику и врховном команданту Србије Александру Вучићу. НАТО је 24. марта 1999. године почео ваздушне нападе на војне циљеве, да би се касније ваздушни удари проширили на привредне циљеве и цивилне објекте. Интервенција НАТО је извршена без одобрења СБ, у нападима који су без прекида трајали 78 дана, тешко је оштећена инфраструктура, привредни објекти, школе, цркве, манастири, споменици културе, медијске куће.

Не заборавимо никада 2.300 ваздушних удара, 1.150 борбених авиона лансирало је 420 хиљада пројектила укупне масе 22.000 тона, 1.300 крстарећих ракета, 37.000 касетних бомби.

Дакле, 19 НАТО земаља бомбардовале су Србију, јер није прихватила капитулацију. Процене штете које је имала тадашња СРЈ, а данас Србија, креће се од 30 до 100 милијарди америчких долара.

Коначан број изгубљених живота, званично није усаглашен. Према мањим проценама, убијено је око 1.300 душа у СРЈ, а према већим, убијено 3.500 душа.

Истовремено, процењује се да је рањено више од 12.000 лица. Напади су суспендовани 10. јуна након потписивања Војно – техничког споразума о повлачењу војске и полиције са КиМ. Истог дана у СБ, усвојена је Резолуција – 1244 по којој тадашња СРЈ задржава суверенитет над КиМ.

Са војском и полицијом у Србију је избегло више од 200 хиљада Срба и других неалбанаца.

Такође, поштовани грађани Србије, морам да вас подсетим да су 2019. године, Драган Ђилас, Вук Јеремић и Бошко Обрадовић водили организовану кампању против обележавања 20 година НАТО агресије и по ко зна који пут су тако обрукали нашу историју, наше порекло, сопствени народ и нашу домовину. Ђиласовој, Бошковој и Јеремићевој малој скупини ништа није свето и зарад покушаја да се икада икоме допадну, на својим промашеним скуповима, у стању су да изговоре најгоре измишљотине и пљуну на обележавање највеће трагедије која је у новијој историји задесила српски народ.

Такође, тадашња Ђиласова и Јеремићева перјаница, Санда Рашковић Ивић, пљунула је на све жртве злочиначке НАТО агресије, на нашу земљу, рекавши за обележавање 20 година од НАТО бомбардовања у Нишу, цитирам „Чујем да вам у недељу овде долази путујући циркус“, мислећи на државни врх Републике Србије. Срамота.

Видимо да је пре неколико дана изабран тзв. нови премијер Владе у Приштини, Албин Курти, који је већ запретио Србији да нема ништа од формирања заједница српских општина.

Само ћу да подсетим грађана Републике Србије, да је Курти доказани албански екстремиста, који је доказао свој екстремизам још 90-их година прошлог века, када је осуђен за терористичке нападе и на жалост, пуштен на слободу, захваљујући Војиславу Коштуници, који га је помиловао.

Укинуо му је казну од 15 година затвора, на колико је био осуђен, због тероризма и рада на отцепљењу КиМ.

Наравно, у дану за гласање, подржаћу овај предлог закона, што позивам и моје колеге из посланичке групе Александар Вучић – За нашу децу, да исто учине.

Имам једно питање за министра. Имајући у виду огроман негативан утицај пандемије на авио саобраћај, да ли има проблема у реализацији Концесије за аеродром „Никола Тесла“? Хвала и живела Србија.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се народном посланику Бошковићу.

Реч има министар Момировић.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштовани господине Бошковићу, заиста хвала, на овом питању, хвала на комплетном излагању, јер сте заиста изнели велики број података за уговор о Концесији и хвала на овом дирљивом излагању, везано за НАТО бомбардовање.

Заиста је тешко причати о било чему, осим о том страшном рату кроз који смо сви ми прошли 1999. године. Као што је више пута поновљено, тешко је то заборавити, али и ми као људи који водимо ову државу, заједнички морамо то да превазиђемо и да победама се осветимо свим тим који су покушали, не угрозили, покушали да униште овај народ и да угрозе његову независност.

Једна од највећих победа по мом мишљењу је овај уговор о Концесији. Заиста, наша политика иза које сви ми заједно стојимо, на чијем је челу председник Републике, има много победа. Оне су углавном видљиве. Односе се на путеве, инфраструктурне објекте, железничка инфраструктура, биће сутра и комунална инфраструктура, раст економског стандарда, политичка независност, подршка нашем народу у региону, али ни један пројекат по мени није овако видљив као Концесија аеродрома Београд и ВАНСИ.

Тешко је то одвојити од ЕР Србије. Ми смо пуно инвестирали у ЕР Србију, многи су били против тих инвестиција, а ми смо омогућили да се саобраћај драстично повећа. Ви сте поменули, али дозволите ми да још једном поменем, 2013. године, било је 3,5 милиона путника, а 2019. године шест милиона путника и то је одмах подигло атрактивност нашег аеродрома, није само како је ВАНСИ желео.

Ми смо ову цену која је 501 милион евра, који нам је у кеш флоу токовима новца, у најгорим тренуцима у марту значила много, да можемо да купимо медицинску опрему. Није та цена дошла само зато што је ВАНСИ био заинтересован. Сви су били заинтересовани за аеродром Београд.

Аеродром Београд је постао регионални центар и јако је добро и то се данас види што смо изабрали компанију као што је ВАНСИ, која је једна светска компанија, једана од највећих компанија, једна одговорна компанија, која своје пословање пројектује на више деценија.

Људи су постављали питање, зашто 25 година? Како да инвестирате, односно да захтевате да ваш партнер инвестира 700 милиона евра, да тежи томе да доведе 15 милиона путника. То су амбиције ВАНСИ- ја, а да му не дате сигурност на 25 година.

Замислите да нисмо постигли овај посао, шта би сада било са аеродромом Београд? Остали бисмо без свог овог новца, били би у јако тешкој позицији, у смислу борбе против пандемије, а питање је како би плаћали плате људима на аеродрому, које нису мале.

Ово је заиста један тријумф мудре политике, визије, јер она није дошла тако што је неко ујутру смислио да треба да да Концесију, увече дао Концесију. То је једно стратешко грађење авио инфраструктуре ЕР Србије и ово је круна тога. Наравно да су људи из ВАНСИ-ја са пословањем угрожени и у Београду и по целом свету где они имају аеродроме. То је компанија која види далеко више од наредних пет година, наредних 20 година и зато данас они инвестирају и планирају у наредних пет година да инвестирају више од 200 милиона евра.

Замолио бих вас и позвао да посетите радове, можемо и заједно, било би ми заиста велико задовољство, да видите како изгледа аеродром сада кад су радови у току. Нећете веровати, аеродром Београд потпуно мења своју визију.

Исто онако као што ће Аеродром Ниш сутра када инвестирамо у нову зграду изгледати, потпуно другачије, срамота је како изгледа данас Аеродром Ниш. Он мора да изгледа много боље. Он ће изгледати врло брзо много боље.

Ми имамо нашу радну групу која прати инвестиције. Држимо се уговора, спремни смо да помогнемо нашим концесионим партнерима, они су озбиљна компанија. За сада, а уверен сам да ни у будућности неће бити никаквих проблема у тој концесији, да ћемо када изађемо из ове пандемије имати најмоћнији аеродром у региону са најмоћнијом компанијом „Ер Србија“ и да ће то бити прави тријумф у да ће то бити у инат 1999. години.

Србија се диже и у инат свим тим људима који су покушали да угрозе нашу независност, да униште овај народ, наравно, нису успели тада, не успевају ни сада са политиком, на челу са председником Републике, ми идемо напред не крупним корацима, ми летимо напред.

Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем министру Момировићу.

Реч има народна посланица Миланка Јевтовиће Вукојичић.

Изволите.

МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋЕ ВУКОЈИЧИЋ: Захваљујем.

Поштована председавајућа, уважени министре са сарадницима, даме и господо народни посланици и посланице, поштовани грађани Републике Србије, посланичка група Александар Вучић – За нашу децу, нема дилеме да ће у дану за гласање подржати овај предлог закона.

Развој инфраструктуре, како ваздушног саобраћаја, тако друмског, железничког, водног саобраћаја, који се односи на телекомуникације јесте приоритет изградње нове модерне економске и снажне Србије.То је политика за коју се залаже Влада. То је политика за коју се залаже наш председник Александар Вучић.

Када је у питању овај закон, пре свега, желим да кажем да је Србија на стратешком путу, на путу ЕУ и сасвим је оправдано што ћемо у дану за гласање подржати овај закон, јер он се односи на јединствено, европско, ваздушно тржиште, а Србија свако тежи Европи и тежи јединственом, европском ваздушном простору у циљу бољег позиционирања наше земље у ваздушном саобраћају, али у циљу повећања сигурности и безбедности свих путника.

Морам да нагласим да је и те како значајан за нашу земљу пројекат који концесионар француски ради на Аеродрому „Никола Тесла“ и којим улаже 732 милиона евра за обнову Аеродрома „Никола Тесла“, с циљем да овај аеродром у будућности опслужује уместо сада 6,2 милиона путника, 15 милиона путника.

Аеродром „Никола Тесла“, иначе, постаће чвориште ваздушног саобраћаја не у Србији, него у овом делу југоисточне Европе.

Наравно, овде морам да поменем да је ова концесија донета и захваљујући визији и захваљујући изузетно пријатељским односима између председника Републике Србије и француског председника Макрона, јер знамо да су се они срели у више наврата, да су лично разговарали, али наш председник Александар Вучић увек када се сусреће са државницима моћних земаља било западних, било источних, увек су ту и привредници и увек су ту споразуми који се потписују како би се наша привреда ојачала.

Наравно, овде морам да истакнем да је Република Србија у задњих година своје законодавство које се тиче ваздушног саобраћаја у највећој мери усагласила са законодавством ЕУ.

Морам да нагласим да је у овом времену од доласка СНС и те како рађено на развоју нових аеродрома, то сте и ви у вашем уводном излагању навели, ту је наравно значајан Аеродром „Константин Велики“ у Нишу, ту је наравно и Аеродром „Морава“ у близини Краљева који је лично председник Републике Александар Вучић отворио за Видовдан, ту је наравно у плану изградња аеродрома у југозападном делу Србије на некадашњи војни Аеродром „Поникве“, постаће аеродром за теретни и цивилни саобраћај и то ће свакако и те како значити за грађане овог дела Србије.

Сем ваздушног саобраћаја, ја морам да нагласим да се све ове године од економске стабилизације земље ради управо на развоју врло значајних инфраструктурних пројеката који се тичу и друмског саобраћаја.

Ту ћу навести да је завршен Коридор 10, да се ради на аутопуту „Милош Велики“, да ће до Светог Николе ове године бити завршено 30,9 километара аутопута, који повезује Прељину и Пожегу и који ће значити нови импулс и нову жилу куцавицу, и за привреду и за грађане који живе у овом подручју.

Наравно, морам да напоменем да Пожега није крајња дестинација овог аутопута, да ће од Пожеге један крак аутопута ићи према Котроману и на тај начин ћемо даље ићи са повезивањем са Босном и Херцеговином, а други крак ће ићи преко Пештарске висоравни, према Бољару, а то је, у ствари, повезивање Србије са суседном државом Црном Гором.

Изградња инфраструктурних објеката, наравно да утиче на економски раст и развој Републике Србије и Србија за разлику од многих развијенијих и много значајнијих економија, много јачих економија у Европи, показала је да током пандемије Ковида 19, управо има најбољи економски резултат, има и најбољи здравствени резултат, јер је Србија данас прва у Европи по броју вакцинисаних и седма у свету захваљујући одговорности Владе, захваљујући одговорности председника Александра Вучића, Србија је данас у могућности да вакцинише своје грађане, и да помаже својим суседима, да помаже Републици Српској, да помаже Босни и Херцеговини, да помаже Црној Гори, да помаже Северној Македонији, али и да помаже поново развијенијим земљама од нас, а као пример навешћу Италију.

Наравно, морам да истакнем и изградњу врло значајног аутопута, то је Моравски коридор, који ће у ствари спојити Коридор 10 и 11. Градња аутопута је започела. То значи бољи квалитет живота за око 500.000 грађана, који се налазе на том аутопуту, то је аутопут широког профила, то је аутопут који ће имати и сву неопходну телекомуникацијску мрежу, то је аутопут који ће довести нове инвеститоре, који ће повећати и утицати на укупан економски привредни раст и развој Републике Србије.

Данас је 24. март и данас је 22 године од злочиначког НАТО бомбардовања Републике Србије, које је трајало пуних 78 дана. Пуних 78 дана мете злочиначког НАТО бомбардовања били су војници, али и цивили, били су стамбени објекти, али и мостови, биле су болнице, али и дечији вртићи, били су и старачки домови.

У злочиначкој НАТО агресији према нашој земљи 79 деце изгубило је свој живот. Међу њима, свакако је мала Милица Ракић са Батајнице која је погинула у својој кући на ноши, а имала је само три године.

Ту је и дечак Марко Симић из Новог Пазара, који је погинуо, такође, у својој кући, и загрљају свога оца.

Ту су и деца узраста од пет и осам година у Сопоту, који су такође погинули у својој кући, у наручју свога оца и у присуству тетке.

Ту је и трудница од 26 година, коју су касетне бомбе у Нишу разнеле, која је изгубила живот, и она и њена нерођена беба.

Режим до 2012. године није помињао ни жртве, нити је злочиначку НАТО агресију означавао својим правим именом, него су је називали кампањама, акцијама, некаквим милосрдним анђелима, а они који су бомбардовали децу, који су у Сићевачкој клисури угљенисали тело шестогодишњег дечака, након тих бомбардовања говорили су да је то колатерална штета. На тај начин додатно су подизали бол како родбини, тако и грађанима Републике Србије, јер је злочиначко бомбардовање било без икаквог основа и противно међународном праву, без одлуке УН.

Наравно, режим до 2012. године стидео се и срамио се и оних 108 војника, који су, бранећи нашу земљу, бранећи нашу отаџбину, погинули на Кошарама. Просечно су имали 25 година и између смрти за своју отаџбину и живота у који су тек закорачили, изабрали су ово прво и нико им се није захвалио и нико није одао почаст до Александра Вучића. Први који је увео обележавање 24. марта као Дана страдања и злочиначке агресије над нашим народом јесте Александар Вучић.

Они пре њега, који су до 2012. године управљали овом државом, нека их буде стид и срамота, али они су изгледа имали прече послове. Имали су послове пљачке народних пара, али и послове скривања тих пара у 17 различитих земаља, у преко 50 земаља, од Маурицијуса до Хонгконга, Швајцарске, Луксембурга, Холандије и тако даље, али они су били до 2012. године и народ их је послао на сметлиште историје, јер су се они стидели оних који су били најбољи део нас, а то су сви они који су бранили нашу отаџбину 1999. године.

Наравно, желим да истакнем да немамо дилеме када је у питању изградња свих инфраструктурних објеката. Морам да истакнем да је реконструкција барске пруге до Ваљева завршена, да се од Београда до Ваљева возом сада путује 130 километара. Некада се тим возом путовало 20 до 30 километара. Наравно да треба наставити и даље реконструкцију ове пруге, јер ова пруга је жила куцавица за многе општине у западној Србији и југозападној Србији. Ту мислим и на Прибој и на Пријепоље. Наравно, треба мислити и о повезивању ових општина, као и општине Нова Варош са аутопутем који ће ићи према Котроману и према Бољару.

Желим да истакнем да аутопут који се гради Рума-Шабац значиће бољи квалитет живота за 600 хиљада грађана. Тај бољи квалитет живота значи да ће људи остајати ту, да ће инвеститори долазити, да ће се отварати нова радна места и да ће сви имати боље услове за живот, опстанак и развој.

На крају, господине министре, желим да вам поставим једно питање. Поред Аеродрома „Никола Тесла“, председник Републике господин Александар Вучић најавио је и улагање у аеродром у Требињу. Да ли се наставља са реализацијом овог пројекта упркос пандемије ковид вируса? Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

Реч има министар Томислав Момировић.

Изволите.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштована госпођо Вукојичић, заиста хвала вам на овом питању. Хвала вам на овој ретроспективи.

Заиста, мислим да се нико није осврнуо, причали смо и о бомбардовању, али нисмо причали како је бомбардовање и како су наши хероји, како су све те жртве бомбардоване, да ли цивилне, да ли војне, какав су оне имале третман после 2000. године.

То је заиста било мучно гледати. Свако је нико у том тренутку - да, то је било лоше, али… Свако то "али", "али ми смо криви што су нас бомбардовали", "није било мудро, али бомбардовали су". Али, али, али.

Заиста, та политика извињавања, то је нешто што је оставило дубок траг на свима нама, мислим и на свим грађанима ове земље, на целом народу и зато председник Републике и сви ми који подржавамо њега и стојимо иза њега и имамо толику подршку. Људи то више не могу да гледају.

Погледајте та странка, која је носила ту власт, докле је дошла? Да буде привезак са Маурицијуса, на то су се свели. Уништили су своју странку како су уништавали ову земљу десет година. Нестали су сви они.

Далеко од тога да ми данас причамо о кампањи. Ми причамо о једном злу које нас је тада снашло, за шта ми нисмо криви. Можемо само да будемо криви што их више нисмо уништили када су покушали да уђу војно у нашу земљу. Соколови наши нису дозволили тада и неће дозволити никада у будућности.

Често заборављамо да те мрачне силе не само да су х теле да униште наш народ, него су желеле и да се ми и између себе поубијамо у Србији како су се поубијали у Босни. Желели су да овде буде једна мафијашка лука коју нисмо дозволили тада, а како тек сада да дозволимо, када имамо овако јако лидерство?

Ми не можемо без региона. Наши највећи партнери економски су БиХ са Републиком Српском и Црна Гора. Ми морамо да градимо саобраћајнице ка њима, да ли железничке, да ли путне, да ли ваздушне.

Желео бих да вас информишем да ми интензивно радимо на пројектовању дела од Ваљева до Врбнице железничке пруге. Нама је то стратешки важна пруга. Бар је нама стратешки важна лука. Ми радимо и пројектујемо аутопут Пожега-Ужице-Котроман. Нама је циљ да се спојимо са Сарајевом. То је наше тржиште. Ту живе наши људи. Све ово радимо због тога. Једна од тих инвестиција пројектованих је Аеродром Требиње. Наравно да нисмо одустали. То је директна иницијатива председника Републике и ове године смо у буџету одвојили 70 милиона динара за пројектовање техничке документације и 240 милиона динара за експропријацију.

Подсетићу вас да смо ми већ формирали предузеће које на томе ради. Пажљиво радимо. Радимо студију изводљивости која ће нам показати какав аеродром је нама потребан тамо, тако да то је свакако део планова.

Ако ми дозволите, молим вас, пошто сте се осврнули на посету наше делегације на челу са председником Републике Француској, а ја сам имао прилику и част да будем део те делегације. То је моја прва посета. Први пут сам све то гледао и криво ми је зато што више људи није могло да види какав третман има наша делегација, какав третман има председник Републике у земљи као што је Француска - нуклеарна сила, највећа војна сила ЕУ са каквим поштовањем се обраћа председнику наше Републике. То поштовање превазилази нашу економску моћ и нашу политичку моћ. То поштовање нема везе са љубави, то поштовање има везе са заслугама и са политиком коју је председник Републике спровео и зато се ова земља налази данас овде.

Волео бих да сви знају оно што сам и ја тамо видео, шта значи када ви у Француској кажете да сте вакцинисани. Они вас гледају и не верују. Јако мало људи у Француској, Немачкој, целој ЕУ има прилику да буде вакцинисан.

Ми овде уопште не сагледавамо довољно колика је привилегија имати доступне вакцине. Да не причам о томе да ви имате прилику да бирате вакцине. Па, то је, просто, невероватно. Ја сам био против тога. Ми смо подигли стандарде на невероватан ниво.

Када ви неком кажете у Немачкој да сте вакцинисани, они вас гледају овако и не верују, као да сте дошли са Марса. Морамо да будемо свесни да је доступност вакцина резултат једне перманентне, пажљиве политике грађења позиције, коју је наш председник Републике урадио и обезбедио да имамо и америчке, и европске, и руске и кинеске вакцине.

Зато ми имамо шансу да први изађемо из ове кризе, само морамо да се вакцинишемо, нарочито људи старији од 60 година. Молим вас, искористио бих ово, ако сте задовољни мојим одговором, искористио бих ову прилику да позовем људе да се вакцинишу. Помозите себи, помозите свом народу, помозите привреди. Једино тако можемо да изађемо из ове приче. Имамо вакцине, имамо шансу да победимо први. Водећи смо у томе и само лична неодговорност може да нас у томе спречи. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се министру.

Реч има народни посланик Лука Кебара. Изволите.

ЛУКА КЕБАРА: Уважена председавајућа, госпођо Ковач, уважено руководство Народне скупштине, уважени министре грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре господине Момировићу, поштовани помоћниче Ковачевићу, уважена директорко Директората за цивилно ваздухопловство госпођо Чизмаров, даме и господо народни посланици, драге грађанке и грађани Србије, данас је веома тужан дан за Републику Србију. На данашњи дан пре 22 године је извршена злочиначка агресија на нашу земљу и много наших људи је ту страдало.

Желео бих да се осврнем на излагање колегинице Јевтовић Вукојичић и господина министра Момировића, који су направили ту јасну дистинкцију када су у питању два термина: кампања и агресија, односно злочин.

Ми морамо сви запамтити да је НАТО кампања, тзв. НАТО кампања била заправо агресија. То је један велики злочин. То је бомбардовање. То је један од највећих злочина који се десио у последње време у Европи и морамо да будемо свесни тога, да запамтимо овај датум.

Нека је вечна слава свим нашим херојима који су положили живот за своју отаџбину.

На данашњој седници Народне скупштине Републике Србије говоримо о Предлогу закона о потврђивању Одлуке и ИСА споразума од 31. јула 2019. године, којим се замењује тај Анекс 1 Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава, као и Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, тадашње Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе УН на Косово и Метохији, наравно, у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999. године о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја.

Ово је једна јако битна одлука за Републику Србију. Наиме, Споразум је Република Србија потписала још 2006. године, 2009. ратификован у Народној скупштини, а тек 2017. године је ступио на снагу, јер се чекало да и друге земље потписнице ратификују споразуме у својим националним скупштинама.

Овај ИСА Споразум има за циљ успостављање заједничког европског ваздухопловног подручја и он се заснива на тзв. тековинама ЕУ, односно аки комунитер. Основни циљеви овог ИСА Споразума подразумевају слободно оснивање предузећа, слободан приступ тржишту, једнаке услове конкуренције, као и заједничка правила у областима ваздухопловне сигурности, безбедности, управљања ваздушним саобраћајем, животне средине, али и других социјалних услова.

Овом новом одлуком, односно изменом овог Анекса 1 мултилатералног ИСА Споразума, предвиђају се неки нови прописи када је у питању сектор цивилног ваздухопловства, нарочито оних који се директно односе на цивилно, само цивилно, ваздухопловство, који се тичу безбедности и управљања у ваздушном саобраћају и самих ваздухоплова, али и они прописи који се индиректно односе на сектор цивилног ваздухопловства који се тичу прописа о осигурању, прописа о раду, о безбедности и заштити на раду, о заштити корисника, као и заштити пружалаца услуга.

Битан елемент овог ИСА Споразума је садржан у том члану 18. где се предвиђа оснивање заједничког комитета за надзор и за спровођење самог споразума.Тај комитет, предвиђа се да ће се он састајати једном годишње и представљају га одређене делегације из земаља потписница. Он може доносити, наравно, обавезујуће одлуке, али може доносити и неке препоруке како би се што боље имплементирали ИСА споразум у тим земљама потписницама.

Имајући и виду да смо ми земља која је на путу европских интеграција, неопходно је да у потпуности имплементирамо овај споразум, како бисмо задржали тај ток.

С обзиром да говоримо о заједничком ваздухопловном подручју на нивоу Европе, а с обзиром да говоримо генерално о ваздухопловима и националним авио-компанијама, морамо имати на уму све оне битне резултате које смо постигли у претходним годинама. Ту бих похвалио, пре свега, Владу Републике Србије, председницу Владе Ану Брнабић, наравно, нашег председника Александра Вучића, министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре господина Момировића, не само када је у питању ваздушни саобраћај, већ када је у питању целокупан сектор саобраћаја и грађевинарства и нашу директорку Директората за цивилно ваздухопловство госпођу Мирјану Чизмаров.

Желео бих да се осврнем на те неке резултате. Наравно, када поредимо период од 2000. до 2012. године и овај период од 2012. године до сад, желео бих да говорим конкретно о нашој авио-компанији, односно о нашим авионима, односно о нашој флоти. Тада смо имали ЈАТ. ЈАТ је доведен буквално до пропасти.

Оно што је важно напоменути је то да свака национална авио-компанија мора имати једну респектабилну флоту да би се бавила тим послом, а ми смо тада имали на папиру 14 авиона. Од тих 14 авиона, девет је летело, а заправо само шест авиона је било у потпуности безбедно и функционално за летове.

Данас ми имамо 18 авиона, 18 нових авиона. Наравно, један део тих авиона је из те старе базе, али они су ремонтовани и оптимизовани са најновијим електронским системима за навигацију. Мотори на њима су, такође, ремонтовани.

Што се тиче те наше флоте, као што сам рекао, некад смо имали шест функционалних ваздухоплова. Данас имамо 18. Ту флоту чине један авион „Ербас А330“, један „Ербас А320“, 11 „Ербасових“ авиона А319, три АТР 72200 и два АТР 72500, што укупно чини ту флоту од 18 авиона.

Такође, у том периоду за време те жуте тајкунске власти, ми смо продавали своје Мекдонел-Даглас ДЦ-9 и ДЦ-10, авионе који су били способни за прекоокеанске летове. Наравно, продали смо, један део смо и расходовали авиона типа „Боинг 727“.

У том периоду, за готово 13 година, промењено је чак девет директора националне авио-компаније. Годишњи губици су апроксимативно били 30 милиона евра годишње, а такође, 2003. године је и продата имовина ЈАТ-а. Та жута власт је више пута безуспешно покушавала да приватизује нашу авио-компанију. Они, наравно, као што знамо, нису успели у томе, да ли зато што нису имали добре намере или су једноставно били неспособни да нешто учине по том питању.

Захваљујући труду Александра Вучића и труду целокупне Владе Републике Србије, ми данас имамо једну успешну авио-компанију, домаћу националну, снажну авио-компанију „Ер Србију“, која потврђује константно свој квалитет и која осваја бројне награде и бројна признања на међународном нивоу.

Такође, када је наш аеродром „Никола Тесла“, наше највеће чвориште у Републици Србији у питању, морам напоменути да после 30 година је успостављена поново директна линија Београд – Њујорк, а аеродром „Никола Тесла“ је постао део светске аеродромске породице. Потписана је концесија са фирмом „Ванси аирпортс“.

Такође, од 2013. до 2019. године се бележи пораст броја путника од 74%, али и пораст прихода од 86,1%.

Још један важан пројекат је изградња контролног торња, висине 75 метара, на аеродрому „Никола Тесла“, који ће бити опремљен са најмодернијим радарским системима и системима за навигацију. Он је у фази изградње. Наравно, отворили смо и цивилно-војни аеродром „Морава“ код Краљева.

Такође, још једна битна ствар је да смо обележили и 76 годишњицу операције „Халијард“ код Прањана, где је наша Војска спасила одређени број савезничких пилота.

Реконструишемо и модернизујемо аеродроме, пре свега „Константин Велики“ у Нишу, где ће се градити и торањ од 35 метара, а гради се и један мали спортски аеродром „Росуља“ код Крушевца.

На основу свих ових резултата и пројеката из претходног периода можемо се похвалити да је Србија постала део једне модерне европске, слободно рећи, и светске ваздухопловне породице, а опет са друге стране свесни смо да је пандемија вируса корона узела маха. Нажалост и када је Србија у питању и када су све друге земље у питању приметан је пад у сектору туризма, у сектору трговине, генерално када говоримо о саобраћају. Ја сам сигуран да ћемо се ми изборити са тим.

Користим ову прилику да апелујем на све грађане да се вакцинишу, јер ми смо шампиони вакцинације и када је у питању ЕУ и када је питања читава територија Европе и када је у питању цео свет. Сматрам да морамо што пре да се вакцинишемо, да се још брже вакцинишемо, да заштитимо наше животе, а самим тим, на основу ових резултата које смо постигли, сигуран сам да ће наша авио компанија и сви наши аеродроми поново када победимо овај вирус корона доживети процват и да ћемо се поново вратити на оне славне стазе из 2019. године када смо остваривали резултате који су веома добри, чак и за неку развијену европску државу. Живела Србија.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има министар.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Само кратко.

Желео бих да вам се захвалим на овој квалитетној елаборацији. Заиста сте јако квалитетно то покрили, не само везано за овај споразум, него авијацију комплетно. Било је велико задовољство слушати. Волео бих да искористим ову прилику да вам упутим речи подршке и вама господине Лука и другим посланицима, пре свега онима којима је ово први пут да буду чланови овог дома.

Не дајте да вас поколебају они који, не да су лошији од вас, него су много лошији од вас. Ви сте овде испред политике која има велике победе и која се такмичи са историјом. Нисте овде случајно, него сте пажљиво бирани. Велика ми је част и задовољство да имам прилику да делим овај дом са вама. Хвала још једном.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине министре.

Реч има народни посланик Адам Шукало.

АДАМ ШУКАЛО: Захваљујем, потпредседниче.

Поштовани министре Момировићу са сарадницима, нисам имао прилику прошли пут из здравствених разлога, када сте били први пут у парламенту, па ми је част и задовољство што имам прилику и да говорим данас и да чујем како проактивно учествујете у овој расправи која има мало и шири контекст у односу на тачку дневног реда, која је у сваком случају изузетно захвална за расправу, поготово ако је посматрамо у ширем контексту, не само регионално, него и усклађивању са европском регулативом из ове области.

Ја нисам експерт и не бих хтео да се доказујем кроз неку врсту приче нормативе, у смислу ратификације овог споразума, као и неких ранијих споразума који су овде били, међудржавни. С обзиром да долазим из Републике Српске, из БиХ, већ одређено време живим овде у Србији, морам да истакнем своје задовољство што у овом мандату, у овом сазиву имамо и данашњи споразум у виду закона, у смислу ратификације раније као честу појаву.

Надам се да ће ти споразуми и иницијатива која долази из Србије у смислу не само регионалног лидерства у одређеним аспектима везано за инфраструктурне радове бити доминантна тачка, не само у овом сазиву, већ и у раду Владе Републике Србије и вашег министарства. То у делу и у речима, као што можемо и видети. Ево и данас имам прилику да идем за Бијељину, па сам пролазио кроз Рачу. Видим да радови и те како добро напредују. Надамо се да ће радови врло брзо и предиспозиције које се тичу експропријације и свега осталог у Републици Српској врло брзо кренути и да ћемо моћи те радове да видимо и у Републици Српској, односно у БиХ.

Овај део који се ревносно испуњава, за који постоје буџетске ставке, за који радови већ озбиљно напредују у сваком смислу, је велика подршка и порука, не само грађанима у Републици Србији, већ грађанима у Републици Српској на подручју и Семберије, а и Мајевице и Посавине и регије Бирча, али и свих грађана БиХ који ће туда у будућности пролазити.

Најбољи могући ктитор и лидер у једној земљи је онај који покреће пројекте који иду у овом правцу. Знамо да је и ову иницијативу, као и све друге, покренуо председник Републике Србије који и те како зна да грађани Републике Српске знају колико је важно да овај део аутопута и крака према Бијељини, односно према Рачи буде што пре завршен. То је од стратешке важности, као што је од стратешке важности да се повезујемо, не само оним делом трасе који је везан за Бања Луку, већ да се повезујемо и са Сарајевом. Зато ће овај други крак, који је везан за Котроман, за Вишеград, па и оно што ће се радити и на територији Републике Српске, али и Федерације БиХ, приближити Бања Луку и Сарајево Београду, где они природно треба да гледају и где су, као што сте ви малопре у својој дискусији говорили, у овој ери пандемије и корона вируса, па ако хоћете конкретно свега овога о чему данас највише причамо, промоција и кампања вакцинације и те како важне поруке.

Замислите само, ево, када пређемо преко реке Дрине, ми имамо потпуно другу ситуацију. Овде грађани Републике Србије, без обзира да ли живе на југу или северу, без обзира у ком округу, у којој општини, којој локалној заједници живе, могу да бирају коју ће вакцину да приме. Имамо сада мобилне екипе и у домовима и сеоским амбулантама, вакцинишемо, не морају чак ни овај модел који је толико успешан, који смо толико хвалили преко е-управе да користе, већ је довољно својом вољом, физички да дођу, а тамо их чекају наши медицински радници који су нон-стоп на пунктовима и на тај начин да изврше оно што је најважније у овом моменту, врхунски патриотски чин, а то је да се вакцинишу.

Нема значајнијег патриотског чина у овом моменту, а ни важнијег, ако то поредимо са регионом, јер нажалост, видели сте, ако само причамо о БиХ, а можемо причати о Хрватској, Црној Гори, комплетном региону који се баждарио на систему Ковакса, прошли су тако да у тим државама практично и нема вакцина и без подршке Србије, која је то добросуседски и доброкомшијски поделила са својим суседима… Ситуација када пређете реку Дрину је потпуно другачија.

Велики број грађана, пријатеља којих има и у Републици Српској и у Федерацији БиХ моле и траже начин како да се вакцинишу, па макар дошли и у Србију. До пре 10-15 дана странци су се на једном месту вакцинисати. У овом случају, ако говоримо о држављанима БиХ, у Заводу за биоциде. Нажалост, због ове пандемијске ситуације која се усложњава, то сада тренутно није могуће ни ту.

Апел који долази од стране грађана, којима није тешко да дођу у Београд или било где у Републици Србији, да се омогући барем на једном месту да могу доћи овде и вакцинисати се. Добре су мере које су данас усвојене на Кризном штабу, а које иду у том правцу да и странци, када говоримо о странцима, ту говоримо о држављанима који долазе из региона, који су успели да ли због двојног држављанства или на други начин, тако што су одређене институције замолиле, рецимо, институција Уставног суда БиХ, административним, службеним путем преко Министарства спољних послова или њиховог Министарства спољних послова да се судије Уставног суда вакцинишу, па је то одобрено, па су они ишли у Лозницу итд.

То су све много важне поруке које указују да је Србија, не само лидер у овој области, већ показује своје људско лице према свим грађанима у региону, знајући да у овој врсти причи да тек када се сви вакцинишемо у региону да ће бити сигурна и Србија, односно грађани Србије и да ће економија, инфраструктурни радови, планове које имамо у овој врсти приче моћи брже и ефикасније да се реализују.

У том правцу моја уважена колегиница Миланка је малопре говорила и поставила вама питање у вези изградње и планова за изградњу аеродрома у Требињу. То више није иницијатива, колико смо и упознати. Колико смо овде и сами као народни посланици могли да усвајамо, усвојили смо одређене буџетске ставке који су предиспозиција за то, изабране су одређене локације. Надамо се да ће ускоро кренути и експропријација.

Само да кажем да та, опет, иницијатива председника Вучића који је имао ту жељу да се управо помогне Републици Српској, Босни и Херцеговини да се изгради и аеродром у Требињу које је предивно место у сваком смислу речи, које сви воле из региона да посећују. Аеродромска линија ће на релацији Београд-Требиње и сви други летови који ће бити комерцијални, ниско буџетни претпостављам, бити јако важна.

Оно што је много важније је да Србија даје лидерску иницијативу и у том смислу, нажалост, у Републици Српској је постојала иницијатива за изградњу аеродрома која је угашена још 2014. године. Нажалост, тај пројекат на бази домаће иницијативе локалних снага није успео да се реализује у том периоду.

Зато је много важно и грађани не само Требиња, не само Херцеговине, већ и комплетне Републике Српске и Босне и Херцеговине гледају Београд и очекују не само реализацију тог пројекта, већ очекују и да што пре, у 2022. или 2023. години, због ове пандемије, имамо прве летове и да можемо из Београда да одемо директно у Требиње. То је толико важно.

Пред вама су многи изазови, пред вашим министарством, и много је важно у овој врсти приче да све оно што ћемо у наредном временском периоду да покрећемо и овде у Народној скупштини Републике Србије, поруке које ћемо упућивати одавде, поруке које ви упућујете испред вашег министарства, инфраструктурни радови који иду у правцу повезивања, у овом случају две државе, а што је много важније, ако погледамо само из позиције националне једног народа који је конститутиван народ у Босни и Херцеговини, који је већински народ овде, српског народа, и те како важно и национално питање.

Зато, још једном, пуна подршка и председнику Републике Србије за ово што је предложио, вама, вашим сарадницима, јавним предузећима која раде на изградњи ових ауто-путева, брзих цеста, путева, као и фирмама које учествују у томе да што ефикасније и боље то ураде за добробит свих грађана не само Републике Србије, већ и региона. Толико и хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Виктор Јевтовић. Изволите.

ВИКТОР ЈЕВТОВИЋ: Хвала вам, председавајући.

Поштовани председавајући, поштовани министре са сарадницима, поштоване даме и господо народни посланици, поштовани грађани Србије, данас ћу, иако имам кост у грлу због данашњег датума, говорити о мултилатералном Споразуму између европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске и Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе УН на Косову и Метохији у успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја, ЕССА споразум који је Република Србија потписала 29. јуна 2006. године, а Скупштина Србије ратификовала 14. маја 2009. године.

Споразум има за циљ успостављање Заједничког европског ваздухопловног подручја применом основних принципа европске заједнице у областима дефинисаним споразумом у државама придруженим странама споразума међу које спада и Република Србија. Споразум је ступио на снагу на међународном плану 1. децембра 2017. године.

Залагање председника Србије, Александра Вучића, и Владе Србије и успостављање добросуседске сарадње са свима у региону уз придруживање ЕУ, али и борбу за наше националне интересе, што није био случај код бившег режима, јер је то њима било страно, основни циљеви подразумевају слободан приступ тржишту, слободу оснивања предузећа, једнаке услове конкуренције и заједничка правила у областима ваздухопловне сигурности, безбедност управљања ваздушним саобраћајем, социјалних услова и заштите животне средине, уз све то и јасну заштиту интереса Србије.

То је заслуга одговорне политике Александра Вучића којим је једна од земаља која је била слепо црево Европе постала држава која се пита, али првенствено и мисли о будућности своје деце и будућих поколења.

Допринос бившег режима можемо најбоље видети на примеру Вука, „аероклуб“ Јеремића који је само током пет година херојски, заједно са својим рођацима, наводно, водио борбу за КиМ из Краљевске собе од 3.000 долара за ноћ, док је његов колега, како би колега Атлагић рекао, „Ђики Швајцарац“, односно то му је прави назив, на своја луксузна путовања тим истим авионима потрошио 3,6 милиона евра.

Да оно о чему говорим грађанима Србије буде јасније, то су биле баш те исте егзотичне дестинације Маурицијус, Швајцарска, Кипар, Луксембург, Хонг-Конг, а све то на рачун напаћеног народа Србије. Мислим да то није случајно.

Шта су постигли? Косово и Метохију бранили нису. Народом тамо су само бесрамно трговали, с тим народом су трговали, а народ на Косову и Метохији је, из других делова Србије су бесрамно пљачкали.

Бивши режим, на челу са Драганом Ђиласом је интегрисао свој новац на монденска места и своје рачуне подстичући ваздухопловство да тај исти новац и пребаци на дата одредишта од 17 земаља и на 57 рачуна. Док се Драган Ђилас и његова хоботница потплаћених клептомана не либи да се поред бројних доказаних афера обрати народу преко тајкунских медија, јер му ваљда недостаје тај луксуз којим су се бахатили и сада у страху од евидентних доказа на све могуће начине покушавају да воде политику деструкције и лажи. Ко би се од њих одрекао дневнице од 55 хиљада евра и путовања широм света, Валдорфа, Асторије, Хилтона, Хајата? Ко би се одрекао истанчаног осећаја за луксуз, али и егзотике од 619 милиона евра?

Тако да, не чуди чињеница да је њихова лажна борба за Србију, КиМ била само споредни чин који су користили да се обогате, довевши тако народ Србије на руб пропасти. Сада опет заједно са својим сарадницима Мариником „Маурицијус“ Тепић, Шолаком „сецикесом“, кумом Ђорђевићем, Вуком Јеремићем желе да сперу блато срама и сакрију ужас који су оставили. Једини начин да то постигну је да сатанизују све што је урадио Александар Вучићи и СНС.

Народ Србије види, народ Србије зна, а народ на КиМ боље него ико.

Живели хероји одбране Србије. Живела Србија.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Овим излагањем завршавамо рад у овом делу седнице.

Сада одређујем паузу.

Са радом настављамо у 15,00 часова.

Прво наредно излагање народни посланик Маријан Ристичевић.

(После паузе)

ПРЕДСЕДНИК: Даме и господо, настављамо са радом.

Реч има народни посланик Маријан Ристичевић.

Изволите.

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем.

Даме и господо народни посланици, ја сам се надао да ће председавати Орлић, али очигледно да је господин Орлић у складу са својим презименом почео да користи ово ваздушно подручје, па ћу ја док је он одсутан искористити прилику да нешто кажем.

Не слажем се са изреком господина Пекића, који је овде цитиран. Радије бих цитирао једног Британца. Без обзира што има изрека - кад се две рибе посвађају на дну мора, мора да је између ту негде иза неког камена неки Британац или неки Енглез. Дакле, цитираћу Черчила. Каже - што даље погледаш уназад, то ћеш даље видети унапред. Ми који не би погледали уназад, а то је нека друга изрека, када не би погледали мало у прошлост, онда би она могла да нам се понови. Данас је дан када је 19 земаља НАТО пакта извршило агресију на Савезну Републику Југославију. На војску Савезне Републике Југославије је наводно започета та агресија.

Она је врло брзо прерасла у агресију према цивилним циљевима као одмазда према цивилима и цивилним циљевима. Том приликом су избацили 22 милиона тона пројектила и ако смо имали између осам и девет милиона становника значи по сваком становнику су бацили два и по килограма пројектила. Та два и по килограма пројектила могли су сваког од нас да усмрте најмање једно 20 пута, јер сви знамо да рецимо у ручним бомбама има 100 грама тротила и да је она у могућности да убије више људи.

Има и изрека - да од варварства до цивилизације треба да прође неколико векова. Али кажу и следеће - да приликом агресије НАТО пакта од цивилизације до варварства треба само неколико дана. За тих неколико дана они су променили циљ, уместо да гађају, што је такође било неоправдано, без дозволе Савета безбедности УН, уместо да гађају у војне циљеве, они су вршили одмазду, гађајући пре свега цивилне објекте и цивиле. Том приликом су усмртили најмање две хиљаде цивила. Том приликом је рањено преко шест хиљада цивила, том приликом је оштећено или срушено више хиљада стамбених јединица, од тога 995 индивидуалних кућа у коме су живели цивили. Срушено је 44 моста, господине министре, путева је уништено, пруга, око 500 километара. Штета коју смо претрпели је била од 30 до 100 милијарди као земља.

Као неко који се залагао заједно са својом странком да уђемо у ту цивилизацију која се звала Европска заједница, касније ЕУ, сам био затечен зато што уместо демократије после те агресије смо добили монопол и криминал, а између тога смо добили санкције, бомбардовање и повађене органе. За то искључиво сноси одговорност НАТО пакт и земље западних тих демократија.

Шта рећи на то? Онај који има силу, постоји та изрека - узима силом. Онај ко нема силу, тако велику силу, треба да узме памећу, треба да врати памећу и време је најбољи доказ за то. Ко уме чекати њему ће време отворити врата. Ми ћемо чекати, али не чекати везаних и скрштених руку. Ми морамо чекати изграђујући ову земљу, при томе изграђујући наравно и аеродроме, путеве, железничке пруге, све оно што је запуштено.

За време те агресије срушено је много мостова и путева. Бомбардовани су због Милошевића и његови противници, рецимо моја маленкост. Радаристи који су се дружили са мном 77 дана, онај први дан смо чекали да почну, су бомбардовани 23 пута. Њихов назив је, партизански назив, Дачићу ће бити драго, сремске лисице. Они су извиђању снимили онај невидљиви авион код Панчева у заокрету, а снимили су га зато што су им оштетили радар неколико дана пре тога па су из Раковице, а то више није војна тајна, добили стари радар из 1954. године, совјетске производње, који није имао разумевања за нову СТЕЛ технологију.

Тако да су они у том заједничком европском НАТО подручју ваздушном, који се одвијао искључиво изнад наше земље, видели тај невидљиви и онда су ови доле од Руме, Буђановаца, из Доњег Срема са другим радаром наводили „Неве“ и на такав начин оборили оно што никада до тада нико није оборио.

Даме и господо, ми се тога морамо сећати, али морамо се сећати и оних који су као ја, политички противник, као и стотине хиљаде других који су углавном били мобилисани, јер кажу – када дође рат, хајде поново изрека, држава даје технику, топове, то је стара изрека, богати дају волове, а сиромашни дају синове. Већина људи је тада била младих сиромашних и они су та снага која се веома добро одупрла захваљујући плановима и вештини НАТО пакту. Они су изгубили живце и гађали РТС.

Они нама данас причају о слободи медија. Они данас излобирани од стране Шолака, Ђиласа, причају о слободи медија. О слободи медија и суверенитету и непромењивости граница нама говоре они који су нас бомбардовали да би нам променили границе, они који су дали подршку растурању једне државе у шест држава, па сада кажу – непромењивост граница. Они су дозволили да се сви одвоје од Србије, а гле чуда данас Србија не може да се одвоји од своје Покрајине, колико сам их ја разумео. То је била суштине агресије НАТО пакта, паркирати своју војну силу у велику Албанију, која де факто, скоро постоји.

Немој да смо у некој врсти илузије. НАТО пакт је то већ саставио. Значи, имате делове Црне Горе, имате делове Македоније. Мени лично до Македоније није стало, зато што су они били најсрећнији добитници српских победа. Није ми нешто посебно жао, али делови Македоније, делови Србије, односно наша јужна покрајина, Албанија то је већ у суштини, велика Албанија, и ту се паркирао НАТО пакт, да би нашкодио великим Русима, узели су део територије агресијом малим Русима. При томе су користили наше подручје као заједничко и при томе били веома непристојни и веома групи, и вршили огромну одмазду над цивилним циљевима. Срушити 44 моста, убити преко две хиљаде цивила, и после тога контролисати одређену територију, окупирати је и дозволити да се над стотинама Срба и неалбанаца спроводе експерименти тако што су им живим вађени органи. Таквог варварства и такав нагли прелаз из цивилизације у варварство, могао је да уради само НАТО пакт. Нисам сигуран, да ако не погледамо уназад у прошлост, да нам се она на одређени начин неће поновити.

Немој да мислите да нас нешто претерано воле, ја колико видим, без обзира колико се ови други умиљавали, додворавали, лево, десно, можда ће они Ђиласа, Шолака, мало помиловати по глави, али никада они српски народ неће третирати као неку врсту сарадника са истим правима. Њима не требају сарадници, колико ја видим. Њима требају поданици, посебно по овим војним питањима итд.

Даме и господо, споменули сте Тибора Церна, ако се ја не варам. Тибор Церна спада у оне сиромахе које дају очеви, јел, сиромашни очеви дају у војнике. Тибор Церна, колико се ја сећам је из Ковачице, његове последње речи на Кошарама су биле – за ову земљу вреди умрети. Тако кажу његови саборци и ја у то верујем. Мађарског је порекла, био је грађанин Србије, грађанин СФРЈ, схватио је неправду, положио је свој живот.

Хајде да причамо онима другима који су са нама делили неки ваздушни и копнени простор. Хајде да причамо о Душану Теодоровићу, академик човек, академик САНУ. Образ - ђон. Пенџетирани образ. Од његовог образа да правиш панцире, ма то има да издржи бролик калибре. Нисам сигуран да ни ова из Лазара, мало тежа муниција из топа 50 милиметара, да би могла да пробије такав панцир који би се направио од његовог образа.

Замислите човека који предаје студентима, професор на Саобраћајном факултету, кога због покрета, господин Атлагић зове главатас, замислите њега, а сад призива неки кодекс чувени, замислите њега који побегне у току агресије на агресорску страну. Пазите, ви сте академик, ви сте професор, избио је рат, ви студентима морате да будете пример, ипак сте у годинама, ако они не жале свој живот, ако иду на Кошаре итд, ваљда и ви као професор, онај у Крагујевцу, који је стајао, а могао је да не стоји са ученицима, ваљда треба то да урадите, још не знате да ли ће вас погодити ови од горе, да ли ће вас таргетирати. Ставите неку мету на груди, као и они, таргет, и послужите као пример студентима без обзира на количину страха који можда то људско биће осетило. Он је пребегао на агресорску страну.

Замислите сада овог другог политичког лидера који није успео да се пласира у парламент. Док је Тибор Церна полагао живот Сергеј Трифуновић је ишао по министарствима и плакао. Тражио дозволу по сваку цену и на крају не знам да ли је добио или није добио, углавном и он је пребегао на агресорску страну.

Идемо трећи пример оних који уместо за ову земљу вреди погинути, отприлике су имали гесло ову земљу вреди опљачкати. Замислите Драгана Ђиласа који у то време баш му се нешто чешка, иде у Чешку да отвори фирме и да пере прозоре. Касније од прања прозора, јел тако госпођо Божић је дошао до прања огромне количине новца, али да је прао неки новац западних сила као Шарић, гори је од Шарића. Шарић је то тамо негде уваљивао на запад, то је највећи инвеститор ових бивших, није наш, јел? Тако су осетљиви и на Јовањицу, али и на Шарића и на највећег инвеститора који је купио гомилу комбината итд. њихов велики инвеститор, али то немојте да помињете. Замислите сада све то у овој нашој напаћеној земљи. Замислите Ђилас баш тада има прилику да иде у Чешку да отвара фирме.

Четврти који је био, ваљда му је била мала удаљеност између Косова и Чачка, зове се Бошко Обрадовић, у народу познатији као Бошкић љотић, ја бих по мом искуству непријатном које сам имао, ипак бих га назвао Бошко љутић, да не кажем и силеџија који такао пресретне неке посланике, желећи да их спречи да уђу на седницу и олакшају опозицији прикупљање потписа, односно излазак на изборе.

Замислите ми владајућа већина, снижавамо цензус, потписи могу да се скупљају и у општинама и сада на Св. Марка велики верник Бошко Обрадовић са 15 других хулиганских верника, вероватно верују у „невољу“, на такав начин су се понашали, сјуре се низ оних 15 степеника и нападну моју маленкост. Замислите сада када су отишли кући и рекли – ми смо поделили заједничко степениште и заједнички ваздушни простор и копнени и пребили смо човека који би по годинама могао да нам буде отац. Е то је таква врста верника који је за време те агресије док су сви авиони користили наш, а они су сматрали заједнички простор у коме ми нисмо смели да летимо, јер су нас због тога обарали, замислите сада, он је у том тренутку потребу да не буде на Косово па се залетео у Београд да би домет, ако ови гађају са Косова, да могу да добаце до Чачка, и он дође и побегне у Београд и покрене часопис „Двери“, решен да се кроз часопис обрачуна са 19 земаља НАТО пакта који у том тренутку врше агресију на његову земљу.

Тако агресиван лик, љутић, љотић, како беше, тако агресиван лик у том тренутку је био миран као бубица. Ценио бих да је био агресиван и тада, да се залетео тамо да се обрачуна са НАТО армадом, да се залетео на наше свето Косово и Метохију и да је био пример на Кошарама и да каже – знаш шта, ја ћу прво да завршим рат, а онда ћу покренути часопис „Двери“ да опишем сва своја ратна исуства.

Ви сте помињали Тибор Церну, то је разлика између наших бирача и њих. Наши бирачи су спремни и у свим кризама, када су овде пред Скупштином дивљали, звали су, нудили помоћ, подршку. Сиромашни људи када дођу да се бира, избори итд. преко брвна, кроз блато, тек сада повлачите кредите за та рурална подручја, изградњу путева, телекомуникације итд. Ти људи су давно заслужили да живе у свили и кадифи у којој живе ови из центра Београда, који нас све више мрзе, част изузецима, има их доста, али нас ови у Београд више мрзе.

Највише нас мрзе Македонци, па Словенци, па Хрвати у Загребу, па Црногорци, они нас више мрзе од ових у Загребу, а могу да кажем да би се слободније кретао у Загребу него код ових из круга трамвајске двојке. Ако су у Загребу неке усташе, ја не знам како ове да назовем, који нас више мрзе него што нас мрзе ови у Загребу.

Е, то је разлика између сиротиње и безобразно богатих. Ови безобразно богати који су опљачкали сиротињу која увек брани ову државу, нису желели да учествују у рату. Академик је збрисао, овај што је хтео да буде нека врста политичке власти, Сергеј Трифуновић, збрисао, Ђилас отишао да пере прозоре у Чешку, па кад је видео да се то не исплати онда је дошао да пере паре, али да би прао паре морао је прво да их покраде заједно са Шолаком, итд. Где је Шолак био? Вероватно се већ возио са „Фалконом“ који је зарадио заједно са Нешом каубојем, Гораном Петровићем, у сарадњи, већ је вероватно био улазио у разне комбинације које су доносиле екстреман профит.

Даме и господо, на крају да опет нађем понеки цитат и да кажем да су стрпљење и време два највернија и најбоља борца, они који се боре за слободу. Онај ко има стрпљења, врата ће му се једног дана сама отворити и они који су узимали силом, вероватно ће изгубити нашом памећу.

Али, на крају, да цитирам и Кенедија, да не буде да се залажем апсолутно за разоружање, јер смо ми затекли добро разоружану војску. Каже Кенеди, да не би цитирао Тита, тако би се неко обрадовао, „права је несрећа, али морамо признати, само спремни за рат можемо сачувати мир“. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала господину Ристичевићу што је толико спомињао Тита и партизане.

Народни посланик Јанко Лангура има реч.

ЈАНКО ЛАНГУРА: Поштовани председавајући, уважени министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, пре него што почнем заиста морам да вам се захвалим, министре, зато што активно учествујете у данашњој седници и да вам честитам на енергији и на марљивости коју свакодневно пружате свим вашим радним данима на обављању свих пројеката од првог дана мандата.

Као што смо сви говорили и као што сви знамо, данас је један од најтужнијих дана у новијој српској историји. На данашњи дан је почела НАТО агресија на тадашњу Савезну Републику Југославију под срамним називом „Милосрдни анђео“, а такође отпочела је и акција етничког чишћења српског становништва из наше јужне покрајине Косова и Метохије, а од стране шиптарских терориста и уз помоћ НАТО алијансе.

Ми се 22 године касније налазимо у ситуацији да се наши суграђани у јужној покрајини и даље боре за опстанак. Али, за разлику од времена када су о њиховој судбини одлучивали Тадић, Ђилас, Јеремић, као и Борко Стефановић, они данас имају подршку Александра Вучића и своје земље и сигурност да до новог погрома неће доћи.

Ја сам пре неколико дана имао част да са својом колегиницом Иваном Поповић присуствујем обележавању мартовског погрома у нашој општини на КиМ, општини Грачаница и не сећам се да сам видео никога од представника те назови опозиције који из уста не избацују ни једног тренутка КиМ. Такође, нисмо могли да видимо ни једног од представника ове две тајкунске телевизије које свакодневно пропагирају фашистичку и тајкунску политику коју воде Бошко Обрадовић и Драган Ђилас, нико од њих није смео да дође на КиМ, вероватно јер би се провели исто као и Драган Ђилас када је пре неколико година пробао да дође у Лепосавић.

Пре неколико дана сам добио једно писмо од неких непознатих људи. Када сам га отворио, по лошем рукопису сам мислио да се ради о некој деци која су други или трећи разред, просто нисам могао да верујем када сам видео да се ради о неким младима из ове Ђиласове приватне странке, нећете ми замерити што не знам како се зове, јер дотични је до сада променио преко 20 странака у којима је, наравно, на челу био он и сви његови овековечени лопови. Нисам чуо да у тој његовој приватној странци има запослених младих људи. Сви ми знамо да је ту запослена Мариника Тепић. Говорили смо о њој, то је она госпођа којој се од коки носиља у Моровићу причињавала дрога, вероватно под утицајем исто тако психоактивних супстанци које су јој, претпостављам, сервирали њени најбољи пријатељи и најближи сарадници који су више пута хапшени због диловања наркотичких средстава.

Такође, знамо да је на платном списку Драгана Ђиласа и бивши директор БИА Вукадиновић, као и бивши државни секретар у Министарству финансија, који има болесну потребу да свакодневно напада Александра Вучића и сада се окренуо нападу на наше челично пријатељство које имамо са Народном Републиком Кином. Њима сметају кинеске „Синофарм“ вакцине које смо добили захваљујући доброј политици коју је водио председник Александар Вучић и захваљујући пријатељству које наш председник има са председник Народне Републике Кине. На том примеру можете видети да су се они свесно одрекли два милиона вакцина. Они би свесно, да су на власти, се одрекли два милиона људских живота.

Такође, на платном списку Драгана Ђиласа и даље се налази сијасет доказаних лопужа из бивше градске управе града Београда. Ти млади функционери бившег режима, како они себе називају, који су на платном списку Драгана Ђиласа, писмом данас мени указују да млади напуштају нашу земљу. Поред ружног рукописа који сам напоменуо, они показују и елементарну неписменост, па смо могли видети да је један Марко по занимању Нафтна индустрија, а да је једна Јована по занимању књижара, шта год то, грађани, значило. Они су се сада сетили младих који су са својим породицама морали да оду са својих вековних огњишта у погрому 2004. године, а да нико, ни тај исти Борко Стефановић, ни тај Вук Јеремић, ни Драган Ђилас, ни Борис Тадић, нису прстом мрднули.

Ја не знам да ли њих случајно сада не пече савест што су њихове животе, животе на десетине хиљада наших суграђана са КиМ, продали зарад политичких каријера? Мене такође занима да ли су они мислили на младе када су своје стране менторе молили да одложе признавање независности КиМ за један или два дана, само да би Борис Тадић прикупио још који јефтини политички поен и да би остао председник Републике Србије, а наравно, да би на конто тога Драган Ђилас и цела та свита из тајкунско-жуто-лоповског картела могла да настави да краде и отима новац од свих наших грађана. Такође ме занима да ли их пече савест и што је за време њихове последње Владе, преко 500 хиљада људи остало без посла. Занима ме да ли их пече савест што су избацивали људе на улицу. Да ли их пече савест што су они трпали 619 милиона евра у своје џепове када народ у Србији није имао шта да једе.

Занима ме да ли их пече савест сада када знамо за њихове све белосветске рачуне, кажу упућени да их је више од 50 и у преко 15 земаља. Они су вероватно, обилазећи те њихове рачуне по белом свету, тамо упознали људе, младе људе из Србије који су морали да побегну да би обезбедили било какву егзистенцију за своју породицу.

Такође, ми данас видимо да они покушавају, траже нама, хоће да нам забране да говоримо о ономе што ми сматрамо да је исправно и да је корисно за наше грађане. Такође смо могли да видимо њихове свакодневне нападе на нашу уважену колегиницу Сандру Божић, као и на госпођу Биљу Пиљу из разлога што им смета истина коју им они сервирају свакодневно. Тако да су они не устручавају да једино што раде је да настављају да вређају и да воде политику њиховог вређања и насиља над женама.

Видели смо такође да на питање новинара Драган Ђилас не сме да одговори, већ покушава да каже како му се не свиђа хаљина коју новинарка носи или њена фризура. Ми вам се стварно извињавамо што се не шишамо у фризерским салонима у којима се ви шишате, и што не купујемо нашу одећу у луксузним бутицима и скупим бутицима у којима их ви купујете.

Сада када су они схватили све те чињенице, они су дали себи за право да пишу нама неко писмо. Ја ћу их подсетити да за разлику од њих ми бринемо о младим људима.

Ми отварамо нове фабрике, отварамо нова радна места, отварамо нове стартап центре, отварамо нове технолошке паркове, градимо станове за младе брачне парове. Да је то добра политика не видимо само ми, то виде и разне европске институције, па смо тако имали један бечки институт за међународне економске студије који је ставио Србију као светао пример, а тиче се повратка младих.

Највећи проценат смо бележили по повратку младих од 24 до 29 година и оно што ме посебно радује је да ћемо преко Фонда за науку уложити преко 100 милиона евра за научну и иновациону инфраструктуру. То је оно што сви грађани Републике Србије препознају и то је оно за шта грађани Републике Србије су дали свој глас на изборима. Хвала вам. Живела пристојна Србија.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Реч има народни посланик проф. др Љубиша Стојмировић.

Изволите.

ЉУБИША СТОЈМИРОВИЋ: Поштоване колегинице и колеге, углавном се трудим да се не јављам за дискусију када су на дневном реду тачке за које мислим да нисам стручан и да не могу квалитетно да одговорим на њих. Шта ме је понукало да данас се јавним по овој тачки дневног реда? Има неколико ствари.

Када је реч о ваздушном саобраћају на који се односи овај закон, могу да кажем да је једна од ствари која ме опредељује да могу да дискутујем о томе то што сам био питомац школе за контролу летења и спремао се да контролишем наше небо, односно простор на коме се одвија тај саобраћај. Друга ставка због које мислим да могу да говорим, припадник сам небеског народа, народа који веома често гледа пут неба молећи се за мир, молећи се за здравље, за родну годину и за срећу и благостање свих људи на овом свету. И трећа, припадник сам народа који је пре 22 године на данашњи дан био изложен огромном злу које је дошло са неба. То зло су нам посејали највећи зликовци у историји – НАТО пакт, Енглези, Французи и многи за које ми и дан-данас говоримо да су нам пријатељи. И да буде највећа мука, како данас рече неколицина мојих колега, они су ту злочиначку акцију назвали „Милосрдни анђео“. А шта је ту милосрдно? Каква је то милост, какво је то милосрђе када бацаш хиљаде и хиљаде тона радиоактивног материјала, када уништаваш плодно земљиште, воде, ваздух, шуме, када уништаваш нејаку децу, ни криве ни дужне становнике једне земље? Мислим да због тога могу да кажем понеку реч о овом закону.

Свака нормална земља и сваки нормалан човек ће веома радо прихватити овај предлог јер је свестан да то небо које над нама је небо које припада свим људима овог света. Одвијање тог саобраћаја у највећу руку треба да донесе корист свим становницима ове наше планете, сем понеких којима небо служи да би просипали тепихе бомби по недужном становништву.

Ову муку коју је доживела Србија они су усавршили, па су чак после тих злочиначких акција које су се одвијале у тих 78 дана наставили са том њиховом политиком. Шта су желели да направе од Србије? Хтели су да нам убаце један вирус који се зове стокхолмски синдром, по коме они који су претрпели неко зло почињу да воле свог џелата и да му се диве. На тај начин они покушавају и дан-данас да од нас створе поданике, да створе народ који ће оправдавати то њихово зло, то њихово недело.

Нажалост, међу нама има оних који оправдавају то и кажу да смо ми криви за ту агресију, да смо ми криви за те злочине. А зашто би ми били криви? Зато што смо поносно бранили своју земљу, зато што смо штитили своје породице, зато што смо се понашали онако како се понаша сваки нормалан човек, сваки домаћин који брани своју родну груду. Нисмо ми ишли да бомбардујемо ни Енглеску, ни Америку, ни Француску, ни било коју од тих земаља које су се показале у правом светлу какве су у тим тренуцима. Али судбина нам је таква и ми морамо да будемо јаки, морамо да будемо мудри и паметни и да сачувамо у будућности за покољења која ће доћи Србију онакву какву смо је ми добили и да је још улепшамо.

Србија је земља храбрих, паметних и мудрих људи која никоме ништа не дугује. Све што смо створили, све што имамо, створено је у крвљу и зноју наших предака и ми се морамо понашати тако како су се они понашали и морамо сачувати ово што имамо како би нараштајима који долазе омогућили да могу нормално да живе и да раде на овим просторима.

Улазак у Европску унију је, као једна игра, хајде да кажем, да не будем много груб, један велики изазов на који морамо мудро да одговоримо. Они нам не нуде ништа, али нас условљавају са – узми или остави. Стално ће пред нама бити нових условљавања и стално ће тражити од нас да ми испуњавамо неке нове и нове захтеве. Зато је на нама који смо сада у ситуацији да одлучујемо о будућности Србије да на мудар и паметан начин се прилагодимо преговорима и договорима са њима и да ниједног тренутка не учинимо штету нашим покољењима, односно нашој земљи Србији.

Многе колеге су спомињале овде криминал, корупцију или једноставно, што би Србин рекао, лоповлук. Нећу да спомињем имена. Нећу да спомињем имена ни наших лопова, ни ових лопова који нису наши. Када кажем наших, мислим на лопове са територије Србије, али има и лопова ван Србије из других земаља који нас краду можда и много перфидније него ови наши домаћи лопови. Али могу поручим посебно овим нашима – џаба вам била корист ако Србија од тога има штету и било када, да ли за годину, да ли за две, да ли за пет, десет, доћи ће на наплату то што чините зло Србији. Ја се надам да ће надлежне институције имати довољно и времена и памети и мудрости да свакога ко је учинио зло Србији, ко је прекршио закон, доведу на место које му је одређено по тим законима.

У Србији је било у историји много случајева да су се у појединим тешким тренуцима у време ратова, муке и криза поједини људи енормно обогатили, али су они имали једну особину за коју могу да кажем да је била позитивна. Они су од тог капитала стварали нешто и остављали отечеству на корист. Тако и ови данашњи тајкуни, како их зову, могли би то да имају на памети и могли би да оставе неко завештање, нешто за будуће нараштаје. Београду фали, ето, да будем скроман, једно десетак мостова. Има много оних који би могли сами да направе свих десет, али нека направе по један мост, да колико-толико сперу са себе бруку. Нека направе школе, болнице, факултете, има много тога што је Србија заслужила што треба да јој врате, јер су черупали и отимали од ње без трунке срама.

Ако не знате и ако нисте спремни да сами себи судите, џаба вам то што ће вам данас-сутра судити покољења или што ће вам судити надлежне институције. Немојте се међусобно борити аргументима силе, него се борите силом аргумената. Дајте нешто паметно из вас нека изађе, да види и Србија да мислите о њој и да нека корист буде за Србију.

Нама многи замерају да смо окренути према истоку, према Русији. То је вечита дилема која постоји од како постоји Србија, чак и постоји она изрека да смо ми раскрсница између истока и запада, али није чудо то што смо се ми више окренули према истоку. Откако је света и века, народ је схватио да са истока долази светлост, да се сунце рађа на истоку, да је исток нешто што нам пружа наду. Запад нас некако тера да будемо свесни да сунце залази на западу, да је тамо тама, да је тамо нешто мрачно, несигурно.

Надам се да ћемо сви бити довољно мудри и паметни и да ће свако према својим могућностима да пружи онолико колико његове могућности дозвољавају. Морамо водити рачуна првенствено о образовању и здрављу, јер су то два основна стуба сваке земље. Ми смо некада у нашој прошлости слали нашу децу, нашу омладину, широм света да уче школе и факултете, да скупе знања и да се врате са тим знањима у Србију и да то што су научили поклоне Србији и народу нашем. Данас радимо нешто супротно, уништили смо образовање, а овде код нас школујемо нашу омладину, школујемо наше нараштаје и када заврше стекну одређена знања уместо да искористимо та знања за добробит Србије, ми их пуштамо да оду преко, да оду у друге земље и да благодат оног што су научили у Србији ставе на располагање другима. Зато морамо водити рачуна да нам се систем здравства појача, да морамо водити рачуна да свако ко ради у том образовном систему може од свог посла да достојанствено живи и да може своје знање да развија и да их пружи будућим нараштајима.

Увек у животу се нађе неко са ким морате да се сукобите, са ким, можда је ружно рећи ратујете, али имате неки дуел. Срби су један витешки народ који је све своје борбе чинио на витешки начин, на фер начин и никада у историји нисмо понижавали свог противника. Јесмо побеђивали, али га нисмо понижавали. Сетимо се само Балканског рата, рата са Бугарима. Бугари су неко ко је чинио огромна зверства, поготову на југу и југоистоку наше земље, али ми смо били довољно хумани, прекинули смо на неколико дана ратна дејства како би могао да прође конвој помоћи Црвеног крста који је намењен био рањеницима бугарске војске, који тад у то време чак нису ни имали болнице и ми смо им једну болницу тада уручили у знак добре воље, после пар дана смо наставили тај рат. Е, тако требамо и данас да се понашамо. Не требамо своје противнике да понижавамо, да будемо сурови са њима, него свакога победити својим знањем, памећу и мудрошћу.

Драге колеге, хвала вам што сте ме истрпели ово кратко време. Надам се да нисам био много досадан и трудићу се следећи пут да будем и краћи.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА(Елвира Ковач): Захваљујем се, проф. др Љубиши Стојмировићу.

Реч има народни посланик, Душан Радојевић. Изволите.

ДУШАН РАДОЈЕВИЋ: Захваљујем се.

Уважена председавајућа, уважени министре, даме и господо народни посланици, поштовани грађани, у дану за гласање подржаћу овај Нацрт закона јер сматрам да ће се на основу свега што сам чуо и могао да прочитам, да ће се његовом применом у великој мери унапредити и квалитет и стандарди у области ваздушног саобраћаја у нашој земљи.

Влада Србије и председник су 2013. године, па до данас посебну пажњу усмерили на развој наших аеродрома и улагањем у исте створили услове за бржи привредни развој и за долазак неопходних инвестиција у нашу земљу. Ја као Чачанин могу да подсетим јавност да је председник Александар Вучић 28. јуна 2019. године отворио аеродром „Морава“ у Лађевцима који се налази на граници између Чачка и Краљева и на тај начин повезао Чачак са Европом и Краљево, али и цео Моравички, Златиборски и Рашки округ. Одатле је убрзо полетео и први авион за Беч где сам и ја имао прилику да будем путник на том историјском лету и за неких сат и по времена ми смо слетели у Беч и убрзо су након тога наши грађани наставили да користе ту линију.

Већ 18. августа 2019. године председник Александар Вучић отвара ауто-пут „Милош Велики“. На радост свих нас у западној Србији и тиме смо створили једну нову епоху привредног развоја целе западне Србије. Поставили темеље за будућност коју данас градимо сутра за нашу децу. Створили смо темеље за све оно добро што долази, испунили смо вишедеценијски сан свих нас из западне Србије.

Оно што је било интересантно док смо ми славили да су појединци, бивши припадници жутог тајкунског режима туговали у то време, па је том приликом Драган Ђилас посетио његову филијалу Двери у Чачку и на заједничкој конференцији са саучесником Бошком Обрадовићем искористио прилику да нама Чачанима држи лекцију како нама ауто-путеви и аеродроми нису потребни. Посебно је нагласио ауто-пут од Чачка до Крушевца који ми такође жељно ишчекујемо јер је Чачак сада захваљујући Влади Републике Србије постао ауто-пут тачније раскрсница ауто-путева и без мало центар Србије у том делу.

Оно што је интересантно да је на тој конференцији није одговорио Бошко Обрадовић који га је и раније питао, шта је са преплаћеним активностима на изградњи моста на Ади у Београду. То је све нас грађане занимало. За тај одговор смо остали ту ускраћени. Зашто је тај мост плаћен пола милијарде еура када исти такав мост у Француској који је три пута дужи и има седам пута више пилона, коштао сто хиљада еура мање? Где су те паре данас? Да нису можда и оне на тим тајним рачунима у Хонг Конгу, Маурицијусу или на неким другим рачунима за које ми још не знамо, а надамо се да ћемо у наредном периоду и сазнати. То је он требао нама, Чачанима да одговори а сви из западне Србије, из Поморавља, из централне Србије су Бошку Обрадовићу, Ђиласу одговорили на изборима идуће године.

Јасно су рекли да нама требају и путеви и индустријске зоне и аеродроми и болнице и школе, а да нам не требају политичари као што су он и њему слични, и Ђилас, и Јеремић, и Тадић, и сви они који за време њихове власти и 12 година за Чачак и нашу околину нису уложили ама ништа, нити их је занимало, чак су и били против тога да се гради тај пут од Београда до Чачка који је данас нама створио могућности да дођу стране инвестиције као што су Форверк драјвтек, Елдизи и остале компаније, Леони у Краљеву и тако даље, да их не набрајам сад. То су грађани гласали апсолутном већином и јасно ставили до знања Бошку и Ђиласу шта мисле о њиховој политици.

Нема разлога да они брину шта нама треба и шта ми уопште желимо. За време Ђиласове власти и после његове власти у Чачку је остала депонија на површини од 12 хектара на само пар километара од центра града, двеста милиона динара је ову државу и овај народ коштала последица уклањања те депоније, јер се они никада нису бавили узроцима већ само последицама. Због тога још једном кажем, не морају они да брину наше бриге, има ко да брине о нама, наш председник Александар Вучић и Влада Републике Србије који су до сада решавали успешно оне проблеме који су они нама оставили, јер за разлику од Ђиласа и његових, ми из СНС нашој деци желимо да оставимо решења и резултате, а не проблеме. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се, народном посланику Душану Радојевићу.

Реч има народни посланик Милимир Вујадиновић. Изволите.

МИЛИМИР ВУЈАДИНОВИЋ: Хвала, председавајућа.

Уважене колеге посланици, уважени грађани Србије, поштовани министре Момировићу, иронија, судбина, случајност, али заједничко европско ваздухопловно подручје тема на дан 24. марта у Народној скупштини Републике Србије. Заједничко европско ваздушно ваздухопловно подручје тема на дан који Србија не памти ни по чему добром.

Управо на овај дан пре 22 године читав ваздушни простор изнад Србије и Црне Горе је тог дана почишћен од било ког облика ваздушног, цивилног саобраћаја и постао је игралиште и терен највеће војне силе коју је свет до данас видео.

Постао је ваздушни простор Србије и Црне Горе терен на коме су се играли авиони и ракетни системи НАТО алијансе рушећи и убијајући све пред собом, па чак и децу, Србија га обележава, ево и данас у овом парламенту.

Оно што је жал је то што Црна Гора на данашњи дан поново није обележила овај датум и што породицама погинулих, борачким удружењима и политичким представницима није дозвољено да достојно обележе овај датум. Ваљда ће се и то променити.

Доста је тога речено о данашњем дану и у овом парламенту, доста су тога написали значајни и паметни људи у Србији, и у претходном периоду и од јутрос, то сам помно пратио, али један текст који је данас написан ми је посебно привукао пажњу. Нисам Новосађанин, али то је текст новосадског градоначелника, господина Милоша Вучевића. Ја га нећу читавог цитирати, али један део ми је остао посебно упечатљив. Каже новосадски градоначелник - између осталог нисмо се предали, изгубили наду да ће наша Србија поново засијати у свој својој лепоти и слави, и ево нас данас, та нада нам је стварност. И, ево данас овог закона о коме ми говоримо и он је стварност. Производ је он наших нада и наших борби још из тог времена.

Није то једноставно, и онда бих рекао да и овај закон није ни судбина, ни иронија, ни случајност, овај закон је рад, рад од 2014. године. Рад да се Србија поново нађе у друштву оних који данас чине најзначајније факторе у европском авио саобраћају.

Дуг је то посао и дуг пут био и добар тренутак да поредите Србију тог 24. марта 1999. године и 24. марта ове године, и онда, постају јасне речи новосадског градоначелника.

Међутим, да би тај пут прешли био је потребан озбиљан политички мотор. Тај политички мотор је био онај који данас Србију вуче напред, председник државе.

Ми у парламенту и ви у Влади Републике Србије смо помоћници у том великом послу. Није данашњи председник државе постао политички мотор у развоју само Републике Србије, постао је озбиљан политички мотор за регион поготово за наше људе који живе у региону.

Пошто данас говоримо о авио саобраћају ево вам примера и доказа за то Аеродром у Требињу. Ви сте данас у Србији најодговорнији човек за спровођење тог пројекта, како год то гледали.

Данас сте још говорили о аеродрому у Пониквама и ја разумем то што сте рекли да је тешко данас доносити одлуке јер не знате какав ће бити развој авио саобраћаја у будућности и то је једно потпуно разумно размишљање.

Верујте, када је у питању аеродром у Требињу ствари стоје много другачије. Аеродром у Требињу није само веза и није само место на које ће путници долазити и са кога ће путници одлазити, није само место на које ће авиони слетати и са кога ће авиони полетати. Аеродром у Требињу је много више од тога.

Аеродром у Требињу је трајна идентитетска веза југа Републике Српске, поготово Херцеговине са матицом Србијом. Једана трајна идентитетска веза између региона Херцеговине, у којој се именица Србија никада није изговарала од именице мајка, колико је то веза са југом Републике Српске и Херцеговине, то је веза и са севером Црне Горе, поготово Никшићем и околином.

Према томе, важност тог аеродрома превазилази све оно што привреда, туризам, саобраћај носе са собом. Ја вас молим да то имате у виду. Ја вас молим да приликом реализације овог пројекта не заборавите ову чињеницу, јер то је оно што овај пројекат битно разликује од свих других аеродрома и свих других авио линија које данас Србија има са регионом и светом, да имате у виду да је то политичка идеја данашњег председника државе, да сте за ту идеју добили подршку у овом парламенту, да се она нађе у буџету за ову годину, а све друго, господине министре, на вама је.

Ми, народ у Србији, наш народ у региону, гледамо у вас.

Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се народном посланику Милимиру Вујадиновићу.

Реч има народни посланик Верољуб Арсић.

Изволите.

ВЕРОЉУБ АРСИЋ: Даме и господо народни посланици, госпођо председавајућа, господине министре, немојте ми замерити, али мислим да сваки мој колега, народни посланик, на данашњи дан, 24. март 2021. године, мора да спомене једну злочиначку агресију, дела међународне заједнице коју је задесила Србија, у којој је страдало преко 3.000 грађана Републике Србије, убијено осамдесеторо или деведесеторо деце, са надом да ћемо кроз рад разних комисија утврдити колико је заиста страдало наших грађана и колико је заиста убијено и погубљено наше деце, јер када дете страда од бомбе, није погинуло, него је погубљено.

Немамо право о томе да ћутимо. Имамо обавезу да стално о томе причамо и да наше потомке учимо о томе да Србија није крива за један такав злочиначки чин дела међународне заједнице, да ништа није урадила да би била бомбардована, да би била рушена, а њени грађани погубљени.

Ја се извињавам што сам мало говорио мимо теме, јесте у питању регулација ваздушног саобраћаја, али те 1999. године, нама из ваздуха је стизала само смрт, разарање и страхоте.

Штета која је настала је огромна. Неки кажу 30 милијарди евра, долара, директе штете, неки кажу преко 100 милијарди индиректне. Нека то истраже, вероватно ће једном ти подаци бити потпуно доступни и потребно је време да се све то уради.

После тог злочиначког чина, само нешто мало више после годину дана дошло је до промене режима у Србији и то је један од разлога што данас говоримо о томе.

Било нам је забрањено да говоримо о злочиначкој агресији. Ја бих већ добио опомену од председавајућег ако ми не би била и одузета и реч само ако бих било шта споменуо од тога. Било нам је забрањено да се сећамо на своје погинуле. Било је забрањено да говоримо ко смо, шта смо и одакле смо. Било нам је забрањено да говоримо да је то злочин. Требало је да се заборави, а српски народ и српска држава да полако увену и нестану.

Па, не знам да ли је у материјалном смислу штета коју је Србија преживела, али само у материјалном, људски животи су немерљив и највећи губитак, да ли је већа штета коју је Србија преживела у злочиначкој агресији, бомбардовању или је већа материјална штета коју је Србија имала за време бившег режима?

Ви сте у свом излагању дотакли и саобраћајну инфраструктуру и капиталне инвестиције које тек треба да се десе у Републици Србији. Морам да вас питам нешто - јесте ли питали зато Фискални савет шта они мисле о томе? Павле Петровић шта мисли о томе, баш бих волео да чујем?

Знате, ви сад одговарате на одређен начин и за рад нашег, имате јако значајно министарство, нашег националног авио-превозника, па проверите. За време власти Павла Петровића, Мирка Цветковића, Никезића, колико је било летно способних авиона у тадашњем ЈАТ-у. Оно ја што сам чуо, од седам „Боинга“, само три су могла да лете, нису била потпуно исправна али су могла да лете.

Зашто то причам? Зато што смо, кад смо имали расправу о буџету Републике Србије, читаво једно поглавље о мишљењу Фискалног савета на Предлог закона о буџету имали који је везан за пословање „Ер Србије“. Стално сам се питао зашто толико непријатељски став и Фискалног савета и председника Фискалног савета, како га они зову чика Павле, деда Павле не улазим у то.

Онда сам погледао мало биографије председника Фискалног савета. Је ли вам позната фирма „Цес Мекон“? Не знам да ли јесте, ви сте из привреде дошли на министарску функцију и мислим да је то сасвим у реду, али „Цес Мекон“ је била нека консултантска фирма из које су осим Никезића, био је и Мирко Цветковић, који је касније био директор Агенције за приватизацију, а суоснивач је био баш Павле Петровић.

Погледајмо мало зашто толики напади и на „Ер Србију“ и на владе, од прве владе Александра Вучића 2014. године, па на све владе до сад и поступке које вуче Влада и које вуку председник Републике Србије Александар Вучић у протеклом периоду.

Ево данас ви сте споменули да Србија започиње нови циклус инвестиција по питању изградње разних саобраћајних инфраструктура и то је један потез који се поздравља. И нико нормалан неће рећи да то не треба да се ради. Један од разлога, не само онај примарни, а то је да се Србија унапреди у инфраструктурном смислу, онај секундарни је да да подстицај својој привреди да привреда преживи ове мере које имамо.

Да сте то рекли прошле године, вас би подржао и Фискални савет, али уз један услов, не би могло да се исплати оних чувених 100 евра сваком пунолетном грађанину који је то желео.

Сад кад сте министар, знате и сами да нови инвестициони циклус не можете да започнете преко ноћи. Потребно је време да се ураде пројекти, да се изврши експропријација земљишта, утврди јавни интерес, вредност пројеката и свега тога. Под неким нормалним околностима то би потрајало три-четири године, у ванредним, као што је епидемија короне, немамо времена за такав луксуз, не више од годину, годину и по дана.

Али, министре, морам да вас питам, шта ће наши грађани да раде и да преживе за тих годину, годину и по дана? Шта ће наша привреда да ради тих годину и по дана?

Зато што смо бранили привреду, зато што смо бранили наше запослене, наше пензионере, ми смо нападани од Фискалног савета, и ви ћете, будите у то уверени.

Знате шта, кад би могли господа из Фискалног савета, они би продали ваздушни простор изнад Србије. Није то тако тешко. Довољно је да продате само Контролу лета и рекли би – нема проблема, боље да тиме управљају Шолак, Ђилас или неко други него држава. Продали би и „Ер Србију“, али нови власник те компаније нема никаквих обавеза више према Србији. Да ли ће авиони да долећу или одлећу из Србије одлучује нови власник. Не знам ко би онда доносио медицинску помоћи вакцине кад је то било најнеопходније?

Нисам знао да Фискални савет за да лети, вероватно ни не би могли. Не би могао нико. Па, и ако би неко могао, то би нам скупо наплатио.

Кад погледате још шта су радили преко „Цес Мекона“, онда видите о свему и повезујете ствари како иду, јер „Цес Мекон“ је учествовао у управном одбору „Агробанке“. Не знам да ли сте упознати, то је она афера кад је нестало близу милијарду евра државних пара. Па је „Цес Мекон“ учествовао у управљању Азотаром. Ту је опет Мирко Цветковић, деда Павле, чика Павле, како га зову, Никезић итд, заједно са Сашом Драгином, похапшени сви, ухапшени Никезић и екипа, чини ми се, за неких пет милиона евра злоупотребе, а Азотара, коју су они приватизовали, враћена је држави, уз дугове, наравно. Тако то раде Павле и Никезић, само уз дугове враћају.

Учествовали су и у радној групи за продају Телекома. То је оно што је СНС спречила 2011. године. Иначе су планирали наш Телеком да поклоне. И много битна ствар, Телеком је био много јефтинији зато што је у дугогодишњем закупу био нико други до Шолак и Ђилас, па је тај јефтин закуп утицао на укупну вредност Телекома, комплетно сва оптика, сви оптички каблови за пренос кабловских сигнала били су код њих у закупу. Немој да се чудимо онда како је ту пар стотина, можда и пола милијарде евра нестало из Србије, изнето у току 2010, 2011. и 2012. године.

Па, нема где све нису били. Само да вас подсетим, па Фискални савет, овај пут не Никезић, био је председник Савета НБС. Нисам знао да је курс тада у то доба био баш тако добар као данас. И, наравно, деда Павле је био и помоћник министра финансија, и то баш у оном периоду када је уведен порез на употребу, држање и ношење добара. То кад кажем грађанима, они то већином не знају шта је. Е, па то је тај порез на оружје који вам није нико други увео него Павле и Божа дерикожа. Тако смо га звали овде у Народној скупштини.

Е, сад такви људи нападају нас и председника Србије Александра Вучића зашто постоји „Ер Србија“. Нападали су и концесију за аеродром „Никола Тесла“. Нападали су и аеродроме који су оспособљени у Нишу и Краљеву. Кажу – није добро за финансијску стабилност и безбедност. Па, најбоље да ништа не радимо, да ништа не лети, да све предамо странцима и да ми немамо ништа. Не би то били странци, то би само били као онај Хо што је дошао из Хонг Конга, кога је довео Вук Јеремић да постану власници Србије, не они прави инвеститори који гледају и да зараде, али и да раде и дају посао. Сад, не знам, у материјалном смислу, која штета је већа, она 1999. године или ова коју је правио бивши режим, са Србијом коју смо затекли и још увек, нажалост, од оних које представљају као релевантне, добијају стално неку подршку.

Господине министре, сигуран сам да ћемо давати сагласност на одређена задужења за програмске кредите који ће бити подизани код међународних институција за реализацију свих ових пројеката које имате у плану, и то је нешто потпуно јасно, видљиво, сви знамо о чему се ради и улази у проценат задужења државе у односу на БДП.

Само, министре, ако нешто финансирате из текућих обавеза, па не остварите планиран приход, а направили сте обавезу, да ли је и то јавни дуг? Јесте, јер дугујете. Ми вас нисмо овластили за тако нешто, али држава дугује. Ко кога пита за шта је ко овлашћен, а држава је дужник прве категорије, не сме никога да превари, да му не плати, јер губи кредитни рејтинг и бонитет у било каквим односима и сви инвеститори беже и од те државе и из те државе, били домаћи или страни, свеједно.

Видите, и ту је Фискални савет правио гимнастику, да не бисмо знали колико је режим Ђиласа и Шолака задужио Србију, а то је близу 80%, 75 или 76%. Када смо открили све дугове које смо морали да сервисирамо, морали смо да подижемо кредите код комерцијалних банака да дугове бившег режима враћамо. Знате како је реаговао на то Фискални савет? Причао је да пензионерима треба још више смањити пензије, да запосленима у јавној управи, смањити број запослених значи отпуштати људе с посла, а оно што остане да им се смање плате, да „Електропривреду Србије“ треба продати, да „Србијагас“ треба продати, да „Телеком“ треба продати. Јел по овом моделу по коме су продавани Азотара и све оно што је раније било продато? Вероватно по том. Зашто? Нису стигли баш све да упропасте, као што су упропастили ЈАТ који је тада имао само три од седам Боинга 737 који су били у летном стању.

То су све проблеми, министре, са којима ћете да се сукобљавате у наредном периоду. Ја вам поручујем да, без обзира, колико год вас буду нападали, имате циљеве које смо започели да остварујемо још 2014. године, заједно са председником Србије Александром Вучићем наставите ка тим циљевима. Шта год да они причају, грађани ће да вас зато подрже и похвале.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Реч има министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Поштовани господине Арсићу, извињавам се што себи дајем за право да говорим после вас, условно речено да реплицирам.

Хвала вам што сте подсетили на милијарду евра од приватних банака, „Агробанке“ и осталих које су том чувеном хокус-покус гимнастиком, хокус-покус приватизацијом негде нестале, створиле обавезу за буџет Републике Србије, а где су се прелиле ми до данас не знамо. Неки кривични поступци су у току, али то је дефинитивно ушло у јавни дуг, као што сте рекли 78% је било када је председник Републике преузео ову државу и преузео Владу Републике Србије.

Мало ћу изаћи из свог ресора, када сте већ на тако квалитетан начин отворили ову проблематику, мислим да треба напоменути да је стопа незапослености у том тренутку била 28%. Данас је 9%. Да ли неко зна колика је била просечна плата тада, а колика је сада? Колика је била минимална плата, колика је сада?

Овде бих само дозволио себи да вас исправим или да дам неко своје мишљење које је мало другачије од вашег. Знате, не би они приватизовали „Ер Србију“ или ЈАТ, они би уништили ту компанију. То је био циљ приватизације, да компанија једноставно нестане, да ми више немамо националну компанију. То се на срећу није десило и ми данас имамо националну компанију која је најјача у региону, а када прође пандемија, уверен сам, са припремама на којима радимо, са инвестицијама у инфраструктуру, она ће бити један европски лидер у авио саобраћају. Уверен сам у то. Волео бих да сви људи запамте ове речи и да се видимо за неколико година, да видимо где ће бити „Ер Србија“, зато што заиста верујем у те људе. Знам колико смо уложили у њихово знање, колико су ти људи напредовали. Ми данас летимо на 61 дестинацију. Колико компанија у Европи, волео бих да имам ту анализу у овом тренутку, не знам тачно колико компанија у Европи има тако жив авио саобраћај?

Добро сте рекли, заиста, овакви инфраструктурни пројекти не могу да се изграде у једној години, не могу да се изграде у две године. Знате, понекада помислим лако је било градити аутопутеве 2010. године, пројектовати, формирати тим, када се ни један аутопут није радио, кад није било никаквих инвестиција. Ни један аутопут се тада није радио. Тада се само причало о аутопуту Београд-Чачак и 2010, и 2005, и 1995, и 1985. године. То је постала као једна лагана прича, као београдски метро. И није било проблема. Данас кажу има проблема.

Да вам кажем искрено, има много проблема. Само Ваљево, које смо посетили јуче, Ваљево-Лајковац, брза саобраћајница, 850 катастарских парцела има на територији града Ваљева и 550 Лајковца. Ми смо масакрирали људе у катастру, сви су разболели, па смо послали људе из Београда и они су се разболели. Једва смо успели да саставимо техничку документацију, да створимо услове за градњу тог аутопута. Да ли има проблема? Има много проблема. Наравно да имамо проблема када радимо на 12 аутопутева и брзих саобраћајница, када радите на пет великих обилазница. Те неке обилазнице су веће него аутопутеви који се граде у региону. Србија је данас у највећем инвестиционом циклусу.

Још једном се враћам, да, не може аутопут да се изгради за годину дана, не може за две године, не може да се припреми рад на његовој изградњи. Зато сам помало осетљив када, као ви што сте ми дали на значају и ласка ми, хвала вам на томе, о значају мог министарства и мене лично. Морам да кажем да сам ипак само један мали шраф у овој Влади и у овом политичком систему који гради ове аутопутеве. Ово су пројекти које је започео председник Републике, неке је лично иницирао, а неке је погурао да се заврше. Врло сам задовољан том улогом и даћу све од себе да заиста још више убрза и да за неколико година ми имамо најбољу путну, железничку, ваздушну, водну инфраструктуру у региону.

Још једном се извињавам што себи дајем за право да се обратим после вас и хвала на коментару.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем се министру Момировићу.

Добро је да имамо овако активног министра данас и да одговара посланицама и да реагује на њихова излагања.

Следећи је народни посланик Угљеша Мрдић.

Изволите.

УГЉЕША МРДИЋ: Захваљујем, председавајућа госпођо Ковач.

Уважени министре Момировићу са својим сарадницима, уважене колеге народни посланици, уважени грађани Републике Србије, данас је 24. март. На данашњи дан 1999. године почела је злочиначка НАТО агресија на Републику Србију. Девет јануара 1996. године рођена је Милица Ракић. Седамнаестог априла 1999. године убијена је НАТО бомбом. Имала је три године. Седела је на ноши у купатилу на другом спрату своје породичне куће у Батајници. Смрт је била тренутна.

Милица Ракић је једна од 79 убијене деце у злочиначкој НАТО агресији коју не смемо никада да заборавимо. Та НАТО агресија, поред тога што је убила преко 2.000 грађана Србије, од којих 79 деце, нанела је и огромне материјалне и нематеријалне губитке нашој држави.

Сами сте, министре, у свом одличном излагању рекли да је уништено око 25.000 стамбених објеката, 60 мостова, 300 фабрика, уништено или оштећено 190 школа и 20 болница. Чини ми се да је материјална штета према неким подацима и око 100 милијарди долара. Србија се још увек опоравља што се тиче материјалне и нематеријалне штете и ових животних губитака од којих се не можемо никада опоравити када је у питању ова злочиначка, срамна НАТО агресија.

Пар година после НАТО агресије и после петооктобарских промена настављено је уништење српске привреде доласком ДОС-ових странака на власт, доласком и Драгана Ђиласа и Бориса Тадића на своје позиције. Настављено је да се уништава и авио-саобраћај и аеродроми и привреда. Нису грађени, ако су и грађени неки мостови, грађени су по варијанти „3 у 1“ један изградиш, три ставиш у џеп. Тако је то радио Драган Ђилас.

Сада одговорна власт ради како треба, Влада Републике Србије, ви као министар који водите огромно министарство, председник Вучић. Ту су резултати и ја овом приликом желим да вам пренесем поздраве који се односе и на вас, министре, и на Владу Србије и председника Александра Вучића из мог родног Требиња.

У току јучерашњег и данашњег дана добио сам неколико телефонских позива где народ источне Херцеговине се захваљује Републици Србији што брине о српском народу у источној Херцеговини, што се гради аеродром у Требињу, као што сте ви, министре, рекли и мој колега Вујадиновић, Требиње које и тај аеродром и те како стратешки битан и за Републику Српску и Србију и српски народ и захваљујем се и колеги Дабићу који је за Требиње рекао, и ту се слажем са њим, да је један од најлепших српских градова.

С друге стране, ми смо имали ситуацију убрзо после 5. октобра када је примера ради, што се тиче телефонског саобраћаја и многих других ствари, Србија и тадашња СРЈ под командом ДОС-а и ДС прекинула специјалне везе Србије, СРЈ и Републике Српске, па када сте желели да позовете неког блиског рођака, пријатеља или кума који живи у Републици Српској нисте више могли да га добијете на 059, него сте захваљујући ДОС-у морали да зовете као да зовете иностранство, да укуцате +387, па онда позивни број.

То само говори о односу ДОС-ове власти, ДС, Ђиласа, Тадића и њихових сарадника према српском народу у Републици Српској и говори како данас руководство Србије брине о српском народу. Упркос кризи изазваној корона вирусом новац се распоређује како треба, улаже се. Србија се спаја, што се тиче путева, исток са западом, север са југом. Гради се по целој Србији. Не знам сада тачно у овом тренутку да кажем колико је само изграђено километара ауто-пута и колико се улаже по целој Србији. Бићу слободан да цитирам блаженопочившег патријарха Иринеја који је прошле године, када смо обележавали заједно божићне празнике на Врачару, јануара 2020. године, пре ове пошасти од корона вирусу, он хвалећи председника Вучића и Владу Србије каже: „Ево, да издвојим један податак, што се тиче саобраћаја. Кад сам био младић, мени је требало од мога Чачка до Београда четири-пет сати да идем возом, а сада омладина стигне за сат времена модерним ауто-путем“. Дакле, те речи блаженопочившег патријарха довољно говоре о одговорности и државе и нашег руководства.

С друге стране, само желим да кажем грађанима – можете ли замислити шта би све могло да се изгради и ово што сте ви рекли министре и моје колеге народни посланици, за 619 милиона евра колико је Драган Ђилас отео од грађана Србије? Колико аеродрома, колико зграда, колико болница, колико фабрика, колико путева? Огроман новац је украден, али морам да будем искрен, Драган Ђилас је имао одређену врсту улагања.

Имао је улагања и кад су у питању и путеви и аеродроми. Редовно кад је ишао на аеродром „Никола Тесла“, куповао је авио карте да би могао свој милионски новац у коферима да носи по разним државама у региону, по разним егзотичним острвима.

Имао је и улагања што се тиче путне инфраструктуре тако што је редовно плаћао путарину када је ишао ауто-путем да напусти Републику Србију, по околним земљама дође до Румуније, Швајцарске, Молдавије и других држава да остави своје кофере са милионима украденог новца од грађана Србије на своје рачуне.

На срећу то време је прошло. Ми нашу Србију можемо да волимо. Ми, посланици из посланичке групе „Александар Вучић – За нашу децу“, као и ви у Влади Србије, као и председник Вучић волимо Србију. Зато се овако и одговорно понашамо према њој. Али, Србију волети значи Србију чувати и јачати је, а не красти од државе и народа, као што је радио Драган Ђилас.

На крају, желим своје излагање да завршим речима председника Александра Вучића поводом данашњег дана: „Србија не заборавља. Да живи поносна и слободарска Србија“. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

Реч има народни посланик Србислав Филиповић. Изволите.

СРБИСЛАВ ФИЛИПОВИЋ: Хвала вам, председавајућа.

Уважени министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, ово је наравно 24. март, увек дан када се сећамо злочиначког, не обичног злочиначког бомбардовања НАТО пакта, не само СРЈ тада, него пре свега Републике Србије.

Пре свега, Република Србија је била жртва НАТО агресора, била жртва оних који су учинили све да Србију сруше, понизе, да отму део територије Србије, темељ Србије, Косово и Метохију и да дају својим мезимчићима, шиптарским терористима у руке како би остварили своје зацртане интересе.

Ово је зато тужан дан за Србију, али не само за Србију, ово је тужан дан за читаву Европу, за читаву пристојну Европу, ону стару Европу која баштини и гаји своје добро познате европске вредности.

Питање колико је данас у овом суровом свету капитализма остало тих старих добрих европских вредности на које се и ми позивамо и на које се ослањамо, које поштујемо, које следимо, на којима стојимо као друштво када се једини у Европи данас ми сећамо свега овога и оплакујемо наше жртве, ону невину децу која су страдала само зато што су српска деца.

Милица Ракић није једина, али је постала симбол страдања овог народа, рекао бих читавих деведесетих година. Агресија је на Србију вршена из више праваца увек, изнутра и споља. То смо тек нажалост могли да видимо ту агресију посебно изнутра након 2000. године када је дошло оно главно чишћење. Једни су напали споља под изговором да треба срушити недемократски режим. Затим су дошле наводне демократске снаге које треба да заврше оно што је започео НАТО пакт, а то је заправо кључно чишћење државе од новца, од капитала и од људи.

Од људи тако што ћете опљачкати државу, покрасти новац и оставити Србију као државу у срцу Европе без икакве перспективе за људе који су рођени у њој. Наравно, у њој створити перспективу само за тајкуне и тајкунску децу. У њој створити перспективу само за криминалце, нарко-дилере, за убице, управо је тако Србија изгледала након 2000. године, без обзира што су неки од нас очекивали да ће Србија много боље изгледати тада.

Признајем, и сам сам у то време са 16, 17 година имао далеко већа и боља очекивања од самих тих чувених већ, фамозних петооктобарских промена. Као човек сагледате све оно што се дешавала у годинама пред нама тада и ви сте као приватни предузетник сигурно имали одређена очекивања да ће Србија укидањем санкција итд. отворити се према свету, да ће то све другачије изгледати.

Међутим, увек је оно „али“ на крају, а посебно то „али“ је заболело нашу привреду, нашу државну, друштвену имовину која је распарчана у парам парчад, која је отимана од оних који су до тада ишли у излизаним, поцепаним патикама, на крају су завршили у „Прада“ ципелама, не знам ни ја каквим све, од по више хиљада евра. Неки су са скупоценим вилама, неки имају данас хеликоптере, авионе, камионе. Неки су као Драган Ђилас, могу слободно да кажем, највеће зло које се у Србији појавило по српске финансије, економију у последњих 50 или 100 година. Веће зло нисмо имали него што је Драган Ђилас.

Он је износио, како уважени колега Мрдић каже, у коферима не милионе, стотине милиона евра из ове земље, па се збуни, ја могу донекле, и да разумем да није био сигуран можда да ли баш новац на Маурицијусу или је можда помешао са неким од других егзотичних дестинација где је све ишао, верујем да сваке године више пута иде на нека егзотична места да летује, јер треба тобоже потрошити толике паре које су опљачкане од овог народа, па више човек не зна где, па од силног беса је заборавио на те милионе који се негде затурише на Маурицијусу, па је помешао да та банка више не постоји, не ради. Постоји све то. Све су то лепо образлагали претходних дана и види се да је истраживачко новинарство радило своје. Наравно и министар финансија Синиша Мали је то на јако леп начин објаснио грађанима Србије који су имали прилику да се увере сада и кроз доказе, конкретне доказе, није само прича има неке стотине милиона који су негде однесени, па је неко то трошио. Имамо рачуне, папире, документа која показују где су ти рачуни, где је тај новац. Сада видимо како је изношен, на које начине, како је сам од себе куповао своје сопствене фирме, због чега је то радио.

Знате, много има људи које свако од нас зна који се баве неким приватним послом. Зашто сам од себе да купим фирму? Зашто новац из своје земље да износим на некакве маурицијусе, у Молдавију, не знам ни ја где? Па, имам своју земљу. Зар није моралније ако се бавите јавним послом, политиком, претендујете на то да будете премијер, или председник ове земље, министар или посланик, шта год, да порез плаћате у земљи у којој живите, да порез плаћате у оној земљи у којој тражите од народа подршку? Како ћете том народу било шта ви да обезбедите ако избегавате да порез у тој земљи да платите из кога се финансирају и путеви и аеродроми и железничка инфраструктура и радна места и све оно што људима подиже квалитет живота?

Ако нема од чега да се наплати порез у овој земљи, онда нема ни свега тога о чему говорим, онда нема ни бољег живота. Просто, ако нема новца од пореза не можемо да очекујемо ни боље здравство, ни јачу војску, ни боље опремљену полицију, онда не можемо да очекујемо никакав просперитет.

Управо кроз такав начин опхођења према државном новцу, новцу грађана Србије, а нека ме неко слободно исправи ако грешим, уверен сам да не грешим, је Драган Ђилас на прави правцијати начин показао како би се он поново да је, не дај Боже, да је у могућности понашао према новцу грађана Србије. Не само они бројни пројекти у граду Београду о којима смо милион пута говорили. О трамвајима који нису могли да користе ону шинску инфраструктуру, имали стару, па је прво требало урадити инфраструктуру па онда купити нове трамваје.

Значи, мора кућа да се гради од темеља, не од крова. Код њега је то било свеједно. Било је битно само да се купи нешто, јер је ту добра прилика да се ућари неки милион и то је било важно тада. Леп је нов трамвај, али не може то да прође ако инфраструктура није била предвиђена за то. Лепо је имати неке нове ствари, али да видимо која је цена тога што купујемо. Да ли су Мађарској куповали исте те трамваје по нижој цени, него у Србији? Лепо је имати разноразне реплике, али, чему ће оне да служе, нека оне донесу некакву зараду грађанима Србије да виде корист од тога, не да на крају виде обичне крпе. Лепо је имати Пазл град на Вождовцу, јел тако колега Мирковићу, али да он служи деци на Вождовцу.

Данас имате десетине паркова у Београду коју је власт СНС, да кажем, предвођена председником Александром Вучићем, урадила за ову децу. Десетине паркова, али безбедних паркова. Не паркова где не смете дете да одведете, па се они нама смеју када причамо о парковима, то је много смешно њима. Него, родитељи кад иду да изведу своје дете у парк да иде дете да се игра, а да се то дете тамо не повреди и да то не кошта заиста више него што вреди.

Тако данас послује власт СНС и тако је пословао и градоначелник Синиша Мали, док је био, па нам се дуг града Београда са милијарду и 200 милиона смањио на 600 милиона евра тада и опада дуг. Зато сада немамо незапосленост од 28%, као што сте рекли, него имамо незапосленост мању од 9%. Зато имате рекордно висок ниво запослености у Београду, какав никада није био до сада. Зато данас када неко каже – нема посла, посла има. Где год да изађеш на улицу неки приватници траже радника, али школованог, обученог. Зато је и дуално образовање, зато је и много тога у Србији промењено у годинама које су иза нас, у којима имамо на челу Србије одговорног човека какав је Александар Вучић.

Зато данас Србија није земља о којој говоримо поражена земља, него земља која први пут у претходних 100 година на челу са Александром Вучићем је научила и наставља да учи да побеђује, али да у тим победама памти и Милицу Ракић и све оне хероје својих победа, својих подвига великих као што су они пилоти који су изгинули у агресији НАТО пакта, сви хероји са Кошара које смемо да поменемо данас, смемо да им подигнемо споменике, да снимамо документарне филмове, сви они мученици из Јасеновца, којих се неко стидео, ми смемо да их поменемо и да говоримо о томе. То је прави начин, то је темељ да не заборавите себе, а ако не заборавите себе онда неће ни будућност да заборави вас.

Живела Србија и председник Александар Вучић.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋА: Захваљујем.

Реч има народни посланик Зоран Томић.

ЗОРАН ТОМИЋ: Захваљујем председавајућа.

Уважени господине министре са сарадницима, поштоване колегинице и колеге народни посланици, грађани Републике Србије, данас је дан који никада не смемо да заборавимо. Данашњи датум је почетак једног страшног злочина који је учињен према једној малој држави и народу који се трудио и борио за своју слободу, за опстанак свог народа.

Оно што ми је посебно драго и у данашњем излагању колега народних посланика јесте то што тај чин називамо правим именом. То је агресија. То је злочин. Није никаква војна интервенција, како су жути тајкуни док су били на власти говорили о томе и трудили се да та тема буде табу међу нашим грађанима. Она више није табу тема, већ је тема о којој се отворено говори, о којој се дискутује и због наших будућих поколења не смемо никада да заборавити шта се тада десило и наредних 78 дана, кроз какве смо нажалост проблеме пролазили, који су злочини чињени.

Ја сам тада био дечак, четврти разред основне школе и сећам се одлично тог дана, с обзиром да је мој млађи брат био на екскурзији у Буковичкој бањи у близини места где су и прве бомбе пале.

Вечна слава и хвала свима онима који су дали животе у одбрану слободе наше државе и драго ми је да се ми данас сећамо и хероја који су не само бранили ваздушни простор, већ су бранили територију наше земље. Сећамо се и оних хероја са Кошара који су спречили инвазију трупа из суседне државе борећи се са једне стране против терориста који су били на територији АП, а са друге стране ван граница наше државе. Никада их не смемо заборавити. Увек треба да причамо о њима и драго ми је да данас о томе и говоримо.

Оно што је карактеристика тог периода јесте да смо показали једну нашу особину о којој често причамо, а то је тај српски инат, о коме сте и ви, уважени министре, говорили. Ми смо тада тих 78 дана пркосили НАТО агресорима. Излазили смо на улице, бранили смо наше мостове, бранили смо наше објекте и њихов план да у недељу дана просто сруше морал наше војске, да умање њену борбену опремљености и да сломе отпор нашег народа нису успели.

Оно што је јако битно да кажем је да ми у данашње време тај инат и даље показујемо. Инат су управо ови резултат, економски резултати о којима смо говорили јуче и о којима смо говорили претходних дана и о којима говоримо данас, али и о којима ћемо говорити у будућности, а све захваљујући политици коју спроводи председник Александар Вучић, коју спроводи премијерка Ана Брнабић и ви као део њиховог тима, а то је да подижемо инфраструктуру наше државе, подижемо привреду, раст запослености наших грађана и да радимо на томе да млади људи остају у Србији, да ту живе и ту раде.

Тако да поред 320 километара аутопутева које смо урадили, поред реновирања железничке инфраструктуре, где ћемо је значајно унапреди, један од важних сегмената за развој привреде је свакако авио саобраћај и та инфраструктура о којој данас говоримо.

Уважени министар и моје колеге су напоменули који су то резултати, ја бих волео чисто да поновимо и због јавности. Док су жути тајкуни Аеродром „Никола Тесла“, који је иначе, подсетићу, у њихово време био једини функционални аеродром, „Константин Велики“ је у ствари само био аеродром који се налазио на географским картама и можда неко ко је био у Нишу да је знао за њега, махом су им служили за одлазак на егзотичне дестинације попут Малдива, Маурицијуса, Хонг Конга, Швајцарске, неки су ишли туристички да летују, неки су ушли пословно да отварају своје рачуне, да тамо новац који су пре тога опљачкали од стране грађана Републике Србије положе на рачуне и да наравно тај новац обрћу како би се они док обављају јавне функције могли да богате и да себи стварају будућност не марећи за будућност деце Србије. Оно што је било њима битно то је био тај круг двојке, њихови сарадници да своје личне циљеве задовоље.

Доласком СНС на власт уложена су значајна средства у развој авио-индустрије, причам о ЈАТ компанији. Нажалост, у време њихове власти ми смо имали овакве текстове које смо могли да видимо. Ево, конкретно, овде пише – ЈАТ прикован за земљу. То је био њихов резултат рада њихове политике. Они су успели шесту најстарију компанију у Европи, која је постојала од 1927. године, да прикују за земљу, да њихову флоту смање, као што је уважени колега Кебара рекао, на шест авиона који су могли да лете, од огромне флоте која је постојала, да распродају авионе. Али, није им то било довољно. Они су 2005. године распарчали то предузеће на још мања предузећа и тиме онемогућили да „ЈАТ Ервајз“ који је тада пословао и радио уопште може да ради, зато што су постојали спорови између самих фирми око финансирања и одржавања самих авиона.

Доласком на власт СНС тај проблем се решава. Данас имамо „Ер Србију“ као једну успешну компанију, која има заиста велику флоту, о којој је колега Кебара и говорио, која има сада 40 дестинација на којима путују њихови авиони и за време свог пословања они су успели да удвоструче број путника које су превезли.

Такође, значај пословања саме ове компаније видели смо и у периоду ове пандемије, када су њихови авиони, њихови пилоти били ти који су одлазили по јако важну помоћ, сетимо се, у Кину и у друге пријатељске земље које су нам слале помоћ како бисмо се успешно борили против корона вируса, али су такође били и на услузи нашим грађанима који су се налазили у Паризу, Прагу, Братислави и на другим дестинацијама да иду по њих како би их вратили кући и да могу то време да проведу код куће, где имају много боље услове за живот и да се боре против корона вируса.

Када је у питању аеродром „Никола Тесла“, оно што ја желим да кажем је да се у периоду од 2013. до 2019. године број путника повећао за 74%, а транспорт робе за 140%. Иначе, аеродром је данас под концесијом, као што је уважени министар рекао. То је била једна јако мудра и одлично темпирана одлука која је донесена, зато што ћемо, захваљујући овој концесији, имати довољно средстава која ћемо моћи да уложимо у даљи развој авио-саобраћаја, у развој инфраструктуре, у развој железнице, отварање нових радних места, а са друге стране концесионар је тај који ће омогућити да се аеродром „Никола Тесла“ и даље развија, да примени своју успешну пословну концепцију коју користи на својим другим аеродромима, и на аеродром „Никола Тесла“ који ће постати важни регионални центар када је у питању авио-саобраћај.

Иначе, говоримо и о аеродрому „Константин Велики“ у Нишу. Као што сам рекао, тај аеродром је у време жутих тајкуна био само једна локација коју смо могли да нађемо на географским мапама и ништа више. Она данас постаје један нови регионални аеродром који се развија, у коме су уложена огромна средства и данас се иначе јавно предузеће „Аеродроми Србије“ налази са седиштем у граду Нишу, које има стратешки циљ да даље развија сам наш авио-саобраћај, аеродроме по Србији и оно што ми је драго, да је господин министар најавио да ће ту бити нових улагања, нових инвестиција, обнављање саме зграде аеродрома „Константин Велики“ који ће заправо служити свима нама на понос и који ће бити један важан сегмент у даљем развоју економије тог дела Србије који се налази око Ниша, односно јужне, источне и централне Србије.

Такође ми је драго да је споменут аеродром „Росуље“. Иначе, сви знате да ја долазим из Крушевца и аеродром „Росуље“ је један јако важан пројекат и за развој саме привреде града Крушевца. Иначе, напоменућу, због јавности, да је јавно предузеће аеродром „Росуље“ формирано 1995. године и да, нажалост, и за време жутих тајкуна је само служио за ухљебљавање њихових партијских кадрова и ништа више. Значи, то предузеће је имало три радна места. Нису се трудили да оно што је циљ тог предузећа, то измештање спортског аеродрома који се налазио у Крушевцу, на локацији Росуље које се налази у селу Паруновац, нису успели да спроведу како треба. Услови су се створили тек 2016. године, односно након доласка господина Братислава Гашића као градоначелника Крушевца, који је ту идеју поново покренуо, где је завршен поступак експропријације земљишта на локацији где је предвиђен сам аеродром и 2017. године крећу интензивне инвестиције и улагања у опремање саме површине, тако да новине више нису могле да пишу да је, ето, аеродром „Росуље“ постао неки пашњак или нека ливада на којој треба да се нађе неки аеродром. Не. Ту имамо сада изграђен хангар, имамо урађену инфраструктуру, имамо уређене противпожарне системе.

Оно што је јако битно, господин министар, приликом посете Крушевцу, са градоначелником је договорио нове инвестиције, 300 милиона динара, који ће се уложити у изградњу полетно слетне писте, чиме не само да ће аеродром бити спортског карактера, већ је и сам циљ тог аеродрома да помогне даљем развоју привреде у Крушевцу, односно као један нови вид и транспорта робе која се производи у Крушевцу. Напоменућу да захваљујући Александру Вучићу, захваљујући СНС, Крушевац је вратио тај свој статус индустријског града и данас ту имате „Хенкел“, који послује и проширује капацитете, „Купер тајрес“ односно „Гудјир“ који је сада преузео ту компанију, имате „Валволајн“ који послује, имате поново обновљену производњу у „14. октобру“, хемијску индустрију „Жупа“ и велики број ситних предузетника који се развијају зато што су стимулисани политиком коју Александар Вучић води за развој предузетништва и за развој бизниса.

Реализација овог пројекта је јако важна и за грађане Крушевца, али и за сам регион и за даљи развој саме индустрије. Сигуран сам да ћемо на том путу успети и да ћемо овај пројекат који је, као што сам рекао, покренут још 1995. године, успешно реализовати као један пример добре праксе и реализације саме политике коју спроводимо. Поред тога, колеге су говориле и о аеродрому „Морави“, који је јако важан.

Сигуран сам да се ту неће стати. Апсолутно, у наредном периоду, са стратегијом развоја привреде, умереног регионалног развоја Републике, наћи ће се и нове локације где постоји економска исплативост за изградњу овакве инфраструктуре која ће помоћи и развоју туристичких потенцијала, али и развој саме привреде.

Иначе, сам Споразум који се налази овде пред нама је јако битан управо у том сегменту где ћемо учинити наш авио-саобраћај знатно конкурентнијим у самом региону. Заправо, као што је и речено, кад говоримо о усклађености са европским прописима, авио-саобраћај, односно тај сегмент, је један који је највише усклађен са европским прописима, европским стандардима и усвајање овог споразума, односно Предлога закона који је пред нама, помоћи ће да идемо укорак са тим принципом, да и тај сегмент и даље покривамо и да себи обезбедимо једну добру стартну позицију и тржишну борбу за развој не само „Ер Србије“ већ и других компанија које у Србији послују а које су приватног карактера, али и потпуну употребљеност наших капацитета, наших аеродрома и даљи развој наше економије.

У дану за гласање свакако ћемо, заједно са колегама из посланичке групе „Александар Вучић - За нашу децу“, али сигуран сам да ће и остале уважене колеге народни посланици, подржати овај споразум, јер је ово важан сегмент за даљу борбу и за даљи развој наше економије, наше државе и просто за даљу успешну борбу за будућност наше деце. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Преостало време за посланичку групу је 36 минута.

Реч има проф. др Марко Атлагић.

МАРКО АТЛАГИЋ: Поштовани потпредседниче Народне скупштине Републике Србије, др Орлићу, поштовани министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, уважени грађани Републике Србије, пошто су моје колеге доста тога рекле већ о овом споразуму, дозволите само две реченице о њему да кажем, а то је да ћу подржати овај споразум.

Зашто? Зато што представља један амбициозни пројекат, јер је замишљен тако да његовом применом регион западног Балкана постане део заједничког ваздухопловног тржишта ЕУ пре формалног приступања у ЕУ. То је један од основних разлога поред многих, због чега ћу подржати овај део.

Поштовани потпредседниче, др Орлићу, даме и господо народни посланици, ја данас, због данашњег и сутрашњег датума, нећу намерно говорити о нашим политичким противницима, а имао би много тога шта да кажем о њима.

На почетку, дозволите да се захвалим Институту за српску културу у Лепосавићу, односно што је смогао снаге да на данашњи дан управо изда зборник под називом - "НАТО агресија на Савезну Републику Југославију (Републику Србију), да се вечно памти", у којем су писали светски стручњаци од Мексика, Русије, Грчке, Словеније и да даље не набрајам.

Хвала Министарству просвете и бившем министру Шарчевићу на помоћи коју је пружио Министарство унутрашњих послова и Министарство одбране министру Вулину и др Небојши Стефановићу.

Данас, поштовани грађани Србије се навршава 22 године од злочиначке агресије НАТО на нашу отаџбину. У 50 година постојања НАТО савеза, агресија на СРЈ је први агресивни рат који је НАТО савез водио.

Агресија је извршена по одлуци НАТО-а односно САД без мандата СБ УН, јер то је веома важно нагласити. Агресијом су прекршене све норме међународног права и систем међународних односа успостављен Повељом УН.

Поштовани грађани Републике Србије, уважени народни посланици, морам да нагласим, неке земље су учествовале противно Уставу и законима својих земаља да их не набрајам због времена.

За 78 дана, дакле од 24. марта до 9. маја 1999. године на нашу земљу учествовала је борбена авијација НАТО и што је врло важно, чак и помоћна авијација НАТО извршила је агресију на нашу земљу.

Борбена авијација НАТО извршила је 18.168 налета у којима је извршено 2.300 напада и око 8.200 ватрених дејстава. Што се тиче помоћне авијације НАТО-а, она је извршила 7.927 летова.

Поштовани народни посланици, НАТО је лансирао 415.000 пројектила, са око 22.000 тона најубојитијег терета. Лансирано је око 350.000 касетних бомби. Агресија је извршена од око 1.040 авиона и око 1.000 крстарећих ракета. НАТО бомбе и ракете убиле су 88 деце, од тога 22 детета албанске националности до 14 година.

Прва невина и беспомоћна жртва био је седамнаестогодишњи Сенад Дацић из села Бресник код Пожеге. Он је 25. марта 1999. године наишао на касетну бомбу. Најмлађа жртва су биле безимена беба албанске националности спаљена у наручју мајке у Кориши и једанаестомесечна девојчица српске националности Бојана Тошовић. Убијена је 11. априла у селу Мердаре код Куршумлије у наручју оца Божина на степеништу породичне куће.

Даме и господо народни посланици, поштовани грађани Србије, дана 17. априла 1999. године у 21.30 у Батајници за време дејстава авијације НАТО од експлодираног пројектила погинула је трогодишња Милица Ракић на ноши. Њена смрт постала је симбол страдања, патње деце Југославије у бруталној агресији НАТО-пакта.

Наше снаге обориле су за 78 дана агресије два авиона, Ф-117А и авион Ф-16Ц, девет без пилотних летелица, 45 крстарећих ракета и четири велика пројектила. Поред овог, снаге ПВО према оцени услова и елемената гађања погодиле су и вероватно оштетиле и још 36 авиона.

Генерал Кларк у својој књизи која се зове „Модерно ратовање“ признао је да се још један авион Харијер срушио у Јадранско море јужно од Улциња.

Званични подаци војске Југославије, Нови гласник бр.5 од 2000. године су да је противваздушна одбрана војске Југославије оборила 61 борбени авион, седам хеликоптера, 30 безпилотних летелица и 338 крстарећих ракета.

Поштовани грађани, уважени народни посланици, шта кажу САД? Институт за одбрану и спољну политику САД је још 9. маја 1999. године саопштио да је НАТО у судару са војском Југославије, цитирам – већ изгубио 36 авиона, осам хеликоптера и шест безпилотних летелица, завршен цитат.

Због времена само да кажем ко је осудио НАТО агресију на нашу земљу. Генерални секретар УН Кофи Анан је тек када је НАТО пројектилом 17. априла 1999. године усмртио трогодишњу Милицу Ракић, смогао снаге да каже да су у Југославији, цитирам - погажени право и правда, завршен цитат. Председник Кине Ђанг Цеминг је од САД затражио цитирам - да одмах заустави агресију на Југославију, завршен цитат.

То су даме и господо затражили и председник Белорусије Александар Лукашенко, председник Украјине Леонид Кучма, председник Русије Борис Јељцин, Влада Индије и многе друге слободољубиве земље света. Србија и народ Србије ће им то вечно памтити.

Потпредседник Парламентарне скупштине ОЕПС Били Вимер је рекао, цитирам - ово је црни дан за свет, дан када су Повеља УН и међународно право брутално погажени, завршен цитат.

Поштоване даме и господо народни посланици, поштовани грађани Републике Србије, Република Србија је 1999. година водила одбрамбени рат. Била је то одбрана земље од агресије спољне НАТО-а и оружане побуне унутар земље које су предводили терористи ОВК-а на територији наше јужне српске покрајине. И као што у овом зборнику каже - да се вечно памти.

На крају, наш председник Вучић, врховни комадант и врховни комадант је творац политике војне неутралности и одбрамбене способности Србије, води политику мира у региону и свету, политику здравља у овим пандемијским условима наших грађана и политику убрзане модернизације Србије. Живела Србија, живео наш председник.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем господине Атлагићу.

Преостало време посланичке групе је 26 минута.

Реч има проф. др Владимир Маринковић.

ВЛАДИМИР МАРИНКОВИЋ: Хвала потпредседниче Орлићу.

Уважени министре, даме и господо народни посланици, сигурно је да је НАТО агресија која се догодила и која је спроведена против тадашње СРЈ пре 22 године једна од можда и највећих срамота модерног западног света која им се догодила у протеклих неколико векова.

Седамдесет девет дана бесомучног и бруталног бомбардовања, више хиљада изгубљених живота, еколошка и економска катастрофа за нашу земљу, наравно да нам не дозвољавају да ове догађаје из блиске прошлости заборавимо и наравно да добро размислимо о томе када ћемо успети да опростимо и колики ће период проћи до тога да они који су то урадили, са којима данас морамо да сарађујемо када ћемо моћи да нормализујемо и успоставимо потпуно нормалне односе и односе који су у пуном капацитету.

Оно што је још важније напоменути је да, сем тога што је наша земља бомбардована готово економски уништена и девастирана, то је да смо ми и дан-данас после 22 године оптужени за геноцид, да смо изложени једној огромној, снажној офанзиви косовских Албанаца и њихових ментора широм света и да, наравно, на све те оптужбе морамо да одговоримо, иако смо оптуживани за геноцид, како они то говоре и промовишу у страним центрима моћи, и силовања преко 20 хиљада жена и разноразна непочинства која су, наравно, плод њихове огромне и снажне пропаганде против наше земље, оно што треба да урадимо је да сагледамо нашу позицију и да је на дневном нивоу јачамо.

То је оно што је урадио председник Вучић, с обзиром да је 2014. године наследио државу која по том питању, по питању геополитике, по питању економског оснаживања, по питању јачања наше позиције на глобалном нивоу, није урадила готово ништа и није урадила готово ништа зато што смо имали неодговорне политичаре, људе који нису знали шта је држава, људе који нису били дефинитивно патриоте и који су се много више о томе шта ће бити са нашом јужном покрајином Косовом и Метохијом, шта ће бити са нашим грађанима, бавили тиме како да напуне своје џепове и како да склоне паре који су отели од домаћих компанија и од грађана Републике Србије.

Оно што је председник Вучић урадио и оно што је најзначајније данас да се каже то је да је он од Србије створио једног релевантног партнера за цео свет, једну поуздану земљу, али земљу која се свакодневно војно, економски, социјално и на сваки други начин оснажује, земљу која има свој интегритет, која има своје црвене линије. Он је то показао и у Вашингтону приликом вашингтонских преговора и показао да је Србија земља која има достојанство, која има свој понос и која више не даје за право, дакле априори, западним центрима моћи да овде могу да раде шта год хоће. Србија није њихов доминион од 2014. године, Србија је само земља која жели да сарађује, која жели да се модернизује, која жели да припада тој породици западних и развијених европских земаља, али која то жели да ради на равноправним и партнерским основама.

Нама у то време 1999. године, нажалост, није ишла ни светска геополитика. Морам да напоменем да је у овај сукоб увучена и Кина. И Кина неће заборавити бомбардовање њихове амбасаде за време бомбардовања СР Југославије. Чини се да је западни свет и међународна заједница тада хтела да опере своју неспособност, с обзиром да је изгубила дизгине и у сукобу у Африци, где је у само неколико месеци живот изгубило 800 хиљада људи у конфликту Руанди и у неким другим конфликтима.

Србија је као земља која се показала као можда једина слободарска у то време и у том периоду у целој Европи, која је желела да очува свој интегритет, своје мишљење и своје позиције, очигледно платила за њихову неспособност, за њихове грешке и очигледно је, ја то морам тешка срца да признам, да смо платили зато што смо мала хришћанска православна земља у срцу Европе.

И ја мислим да ће у светској историји остати то записано да пред четврту индустријску револуцију, у срцу Европе, земља која је увек била слободарска земља, која је увек била на правој страни историје, која се борила са савезницима, бранила светски поредак, бранила економске слободе, бранила људска права, бранила политичке слободе, била увек прва на бранику одбране тих права, уз огромне жртве, уз огромне жртве платила је за све оно што је запад имао као грешке у тим 90-им годинама. Могли смо да видимо како су се те њихове авантуре завршавале на Блиском истоку и на другим деловима света, где ниједна таква интервенција није уродила плодом.

Нажалост, морам да кажем и то да наша земља у то време није имала пријатеље. Захваљујемо се свима на саопштењима, на писаној, усменој подршци, али је разлика између Србије тада и Србије 2021. године што је Вучић од Србије направио земљу која има поуздане партнере и пријатеље, који улажу овде свој капитал, који су спремни да сарађују са нама у области одбране, да нам продају добро и најквалитетније могуће оружје, јер једноставно колико сте данас војно снажни, колико је данас ваша економија снажна, колико успевате да обезбедите радних места, толика ће бити и ваша моћ одвраћања и ваш интегритет и позиција не само на регионалном нивоу, него на свим могућим нивоима, и у Европи и на глобалном нивоу.

На крају, да кажем да је Вучић увео у нашу политику после толико година нешто што је од стратешког значаја, а то је култура сећања. Нас данас није срамота да говоримо о томе да јесте стратешки интерес Србије да сачувамо наш народ у Босни и Херцеговини и Републици Српској, да сарађујемо са њиховим институцијама, да бранимо и штитимо интересе нашег народа где год он живео. Колико год неко говорио о томе да ми говоримо данас о неком српском свету, о некој новој Вучићевој доктрини, о српском свету, мене није срамота да кажем, иако та доктрина не постоји, постоји само заштита државних и националних интереса, заштита српског народа, она никога не угрожава, она само показује да Србија коначно има достојанство и да показује и исказује право које имају и други народи и друге државе широм света. Мислим да је то Александар Вучић дефинитивно постигао.

Да завршим, на крају, уважени министре, што се тиче авио-саобраћаја, што се тиче све ове инфраструктуре, све оно што радите у протеклих неколико месеци је једноставно нешто што прати политику, циљеве и стратегију председника Александра Вучића у унапређењу те тзв. тврде инфраструктуре. Ви као неко ко долази из туристичког бизниса, ко је један од можда и најлибералнијих економиста и економских погледа у овој земљи, који подразумева и промовише јачање тржишта, јачање либералних вредности у том економском домену, мислим да може много тога да уради у томе да када се заврши ова криза изазвана короном унапредимо ту инфраструктуру и да још више путем послова као што је урађено са „Етихадом“, са Аеродромом „Никола Тесла“, таквом врстом партнерстава која су производ геополитичких пријатељстава које је Александар Вучић направио да идемо напред са развојем туризма, већим приходима, јачањем инфраструктуре и јачањем Србије у сваком домену, па и овом наравно војном и одбрамбеном о којем су данас све колеге говориле, што је ваљда и на неки начин израз доброг и лепог васпитања.

Није једноставно, логично је да свако од нас данас мало посвети времена и говори о ономе што нам се десило пре 22 године и што никада СНС и председник Александар Вучић неће дозволити, захваљујући својој политици љубави према својој земљи, патриотизму које се изражава на прави начин. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Александар Мирковић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР МИРКОВИЋ: Поштовани председавајући, поштовани министре са сарадницима, поштоване колегинице народне посланице и колеге народни посланици, ја ћу за разлику од претходних мојих колега посланика који су говорили пре мене почети са оним о чему смо овде данас дискутовали и ви као министар сте имали одлично излагање, а тиче се онога што је данас на дневном реду.

Пре свега, господине министре, желим да вам као народни посланик пружим подршку јер је иза вас тежак период где сте само спроводили политику СНС, борили се за сваки километар ауто-пута, следили сте одговорну политику председника Александра Вучића, а једино што су нашли да вам замере јесте нешто што је извучено из контекста на једном обиласку радова на путевима и то је био покушај да се баци сенка на све оно што сте до сада урадили. Као што сте ви пружили подршку младим посланицима и као што сте се обратили некима појединачно и лично, тако желим да знате да ћете и у нама посланицима увек имати подршку за оне ствари које су од општег значаја и интереса за грађане Републике Србије.

Када причамо о авио превозу, када причамо генерално о напретку наше земље и у овом сегменту, не можемо да се не осврнемо на неке конкретне податке. Дакле, ево, само ћу узети из три примера где се јасно види где је Србија била негде до 2012. године, а где је данас. До 2012. године ми смо имали два међународна аеродрома данас их имамо три. Београдски аеродром или аеродром „Никола Тесла“ тих година је имао три милиона путника, податак је из 2011. године. Ако узмемо 2019. годину као последњу релевантну годину пре ове корона кризе тај податак и та бројка прелази чак шест милиона људи, што значи да смо успели да дуплирамо број путника на нашем аеродрому у Београду. Ако узмете у обзир, аеродром у Нишу је 2014. године, нисам могао да поверујем да је тај податак такав, али са више страна сам упоредио, само 1.300 путника је користило услуге тог аеродрома док већ 2019. године та бројка је чак преко 420.000.

Ако само узмете овај пример видите колико напредујемо и као земља и као свест у људима колико можемо да верујемо сваком нашем капацитету који поседујемо, а и колико развијамо своје сопствене капацитете.

Овде сте причали о другим аеродромима, причали сте о многим стварима које су, сложићете се са мном до пре седам или осам година били апстрактни. Дакле, ми данас причамо и о новим међународним аеродромима које ћемо отварати. Причамо о улагањима која су некада била на последњем месту оних који су до јуче водили државу, а и то последње место никада не би дошло на ред, јер је њима на првом месту био лични интерес. Оно што је негде било на врху листе њихових приоритета ни то нису испоштовали, јер су се бавили личном промоцијом, али изнад свега личним богаћењем.

Ваше присуство, поштовани министре не могу да пропустим, а да не споменем и оно што улажемо и у путеве, у ауто-путеве, што улажемо у путну инфраструктуру. Знате како, ви сте малопре напоменули где се све раде путеви и шта је све у изградњи. Мислим да је најбољи податак да ми данас немамо један слободан камион који није негде на неком путу и не служи изградњи неког пута и то само говори колико се наша земља данас развија.

Желим, поштовани министре, да ви што чешће долазите у Скупштину, да имате што чешће овакве и предлоге и законе и одлуке и како год се то у наредном периоду буде дефинисало, јер је за грађане једино битно да се наша земља развија, да се наша земља гради. То ћемо успети једино одговорном политиком када водите рачуна о сваком динару који имате на располагању.

Знате, оправдано грађани некад сумњају да ли ће се завршити неки пут, да ли ће до њих доћи асфалт, да ли ће ауто-пут баш бити изграђен у том року који је предвиђен, јер морате да знате и да то сагледате из угла грађана који су гласали за нас. До 2012, 2013. године могу су их лагали. Свашта су им обећавали. Знате, имали сте ситуацију по градским општинама овде у Београду, да не улазим сад како се то дешава негде по унутрашњости где градоначелник дође, градоначелник бивши Драган Ђилас, дође две недеље пред изборе, извуче машине „Београд пута“, обећа да ће бити урађено 100 или 200 метара асфалта, а онда како прођу избори он им уради 50 метара и врати те машине. Зашто? Да би му послужиле за неке републичке или председничке изборе. И, са правом грађани некад су били скептични да ли ће се све то на тај начин и одвијати и дешавати.

Од доласка СНС на власт председник Александар Вучић је зацртао јасно који су то циљеви, а они се сви своде на бољу будућност и бољи живот свих грађана Републике Србије где год да они живе и драго ми што смо у прилици да видимо да и ви пратите тај темпо иако, као што сами кажете, долазите из привреде.

Дакле, и привреда и ово место које сада обављате, тј. место на коме се данас налазите, функција коју обављате, јако слично функционишу. Ако радите, ако се борите и ако све посматрате домаћински имаћете резултате. Ако то не чините нећете стварати резултате и врло брзо ће грађани проценити да ли сте способни да обављате ту функцију или нисте.

Полако ћу завршавати. Моје колеге су данас махом своје обраћање почињале са оним што је негде данас свима најјачи утисак, а то је 22 године од почетка НАТО агресије. Ја ћу се осврнути на то, али само из једног другог угла, нико од мојих претходних колега посланика се није осврнуо на то.

Разноразни представници бившег режима ДС, да ли је то Вук Јеремић, да ли је то Драган Ђилас, Борис Тадић, на дневном нивоу се осврћу на било коју тему и знају да критикују буквално сваког ко данас представља власт и знају да критикују и оног ко нема везе са СНС и не чини власт, али једноставно подржава политику коју спроводи Влада. Али, оно што је мени данас запрало и очи и уши јесте чињеница да се ама баш нико од њих данас није присетио овог датума, да баш нико од њих се није осврнуо на тај 24. март 1999. године. Ја сам на данашњи дан, пре 22 године, имао свега 10 година и сећам се како је све почело и читањем обавештења на вестима да смо ушли у ратно стање и сећам се да је одмах у 20 и 10 кренуо филм „Бој на Косову“ и памтим сваки тај дан и сваке године након тог 24. марта 1999. године ја имам помешано осећање.

Јако боли и иритира сваког грађанина Србије када они људи који данас Александра Вучића и СНС оптужују за недостатак патриотизма. Баш на данашњи дан се не сете да посвете један Твит или један текст на друштвеним мрежама које су им препуне које каквих напада, измишљотина на СНС и председника Александра Вучића. Патриотизам нису само речи, патриотизам су дела. Патриотизам су и борбе за нове школе, за свако ново радно место, за болнице, за домове здравља, али и за сваки километар и пута и канализационе инфраструктуре и водовода и свега оног што нашим грађанима чини бољи живот.

Бомбардовање је и НАТО агресија над нашом земљом је нешто што сви добро памтимо али морамо сви заједно да се окренемо и будућности, јер је то у интересу наше земље.

За сам крај, опростићемо ако будемо могли, а заборавићемо само ако не будемо постојали. Вама министра желим још много успеха у наредном периоду, надам се још много добрим оваквим предлозима и законима, јер веће части и веће обавезе од рада за будућност генерација која долазе, наше деце и будућност Србије нема веће части и нема већег задатка. Хвала вам и живела Србија.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем.

Народна посланица, Садра Божић. Изволите.

САНДРА БОЖИЋ: Захваљујем, господине Дачићу.

Уважени министре са сарадницима, уважени народни посланици, морам да кренем од онога што је мој поштовани колега Мирковић исправно приметио, а то је да се данас нико из редова бивше власти није осврнуо на данашњи датум, јако болан за наш народ, јако болан за нашу историју која је и те како блиска и те ране су још увек живе и отворене и те како крваре. То говори о њима, а ми смо данас рекли о себи управо свако је са овог места, из посланичке клупе данас говорио о 24. марту 1999. године, зато што је то наша обавеза према покољењу. То је обавеза према нашој деци, према њиховој будућности. То је обавеза коју имамо према самима себи.

Морам исто тако у свом данашњем излагању, не могу да се не осврнем и не присетим свих тих сирена које су нас подсећале и узбуњивале да нисмо у редовној ситуацији, које су подсећале да морамо потражити заклон и које су подсећале на то да је наша земља у опасности.

Данас је доста било речи о томе на који начин смо били бомбардовани, како је тај „Милосрдни анђео“ изгледао, али ја се морам, опростићете ми осврнути на моје Панчево. Панчево је било посебна мета НАТО авијације, знајући да су тамо постављени и војни објекти али и те како калкулишући да се тамо налази озбиљна хемијска и нафтна индустрија.

Током 78 дана бомбардовања, Панчево је гађано 24 пута са око 60 пројектила. Свакодневно смо били мета НАТО напада посебно, рекла сам, због фабрике авиона „Утва“, војне базе у околини Качарева, касарне „Пет хиљада“ које су бомбардоване готово свакодневно. У рану зору 4. априла бомбе су пале и то је оно што је у односу на све остале мете у Србији било специфично на погон „Енергана“ у Рафинерији нафте Панчево. Том приликом погинули су и радници ове фабрике: Дејан Бојковић, Душан Богосављев и Мирко Дмитровић.

Седам дана касније гађана су и складишта постројења Рафинерије нафте Панчево.

У јутарњим сатима 1. јуна, у близини Старчева које се налази одмах поред нафтне индустрије, погинули су припадници оружаних снага: генерал пуковник Војске Југославије, пилот Љубиша Величковић, пуковник Божидар Пејчић и мајор Светомир Трифуновић.

Такође, нажалост, у сећању ће остати и ноћ између 15. и 16. априла, када су погођене „Петрохемија“ и „Азотара“. У „Азотари" је погођен резервоар амонијака, а винилхлорид мономера у „Петрохемији“. То је оно што су могли и остали грађани Републике Србије из околних места из Београда, па чак сам данас добила једну информацију и поруку, из Пожаревца се видео пламен који је горео над Панчевом.

Панчево је било под густим црним димом, врло специфичним. Десет хиљада пута су више измере све материје које нису дозвољене у ваздуху. Сви знамо да је тај облак дима једно 10 година касније однео прилично велики број живота Панчеваца који су преминули, нажалост од карцинома.

У бомбардовању СРЈ која је без прекида трајала 78 дана тешко су оштећение инфраструктуре, мостови, путеви, фабрике.

Знамо сви за хуманитарну катастрофу која се десила на Косову и Метохији, која је била, практично, изговор за неуспех преговора о будућем статусу покрајине, који су вођени у Рамбујеу и у Паризу и који је послужио као изговор да грађани Републике Србије, да Србија постане мета.

Овај злочин је прошао без казне, али, као што сте малочас рекли, голоруки смо били сложни у тој борби и осећају дужности да срцем бранимо нашу Србију.

Тако је бранимо и данас. Нисмо више голоруки. И те како смо војно-технички оспособљени не да нападамо, али и те како да водимо рачуна о томе да наши интереси не буду угрожени и и те како смо постали респектабилна сила у региону која уме и може да одговори на све ризике и претње које долазе.

Надам се да ову прилику коју смо имали пре 22 године наша деца никада више неће имати, а то је да чујемо сирене које нас опомињу да морамо сићи у подруме, склоништа, да морамо склонити нашу децу, да морамо заштити наше домове.

Управо политика СНС, политика председника Александра Вучића говори у прилог томе да се та времена никада више неће десити. Управо политика мира, разговора, политика која нас повезује са Истоком, Западом али и Севером говори у прилог томе да је Србија безбедна земља, да је Србија земља у коју, а ви сте министре сасвим сигурно сведок који свакодневно обилази нашу земљу у којој се гради, у коју се улаже, у којој се напредак наставља.

Међутим, враћајући се на дневни ред и припремајући се данас за дневни ред данашње седнице, схватајући да су стандарди управо када је у питању спремност Републике Србије да и даље примењује највише европске стандарде у области цивилног ваздухопловства битан, тиме што ћемо се припремити за све оно што у оквиру ове теме Европа прописује, али и свет, не само у том контексту размишљајући и разматрајући економске стандарде, већ и стандарде које авијација захтева и у безбедности која је ипак у овом сегменту најважнија.

Ја сам, просто, размишљајући о овој теми и разрађујући је, ипак нисам успела, а да се не присетим неког претходног времена у којем на оне који су водили ову земљу након тог бомбардовања, који су добили поверење грађана и који су га прокоцкали на најмонструознији и најстрашнији начин, да сасвим сам сигурна измеримо штету онога што је НАТО авијација оставила за собом и онога што су Драган Ђилас, Борис Тадић оставили за собом, прилично би се водила битка око тога колико су нас ојадили и једни и други.

Управо, с обзиром да их ништа није спречавало да руку завуку у било чији џеп, увек им је некако ЈАТ била околност у коју су често и пречесто залазили и покушавали да извуку оно све што нису могли на другим странама, па, тако сам дошла до уговора из септембра 2007, тачније закљученог 26. септембра 2007. године, подсетићу вас да је у том периоду премијер Републике Србије био Коштуница, председник Борис Тадић, а Драган Ђилас, који је неизбежан у свим комбинацијама, па тако сасвим сигурно и у овој, претпоставићемо, министар задужен за Национални инвестициони план.

Претпостављам да је тада требало размишљати о томе да писта за Маурицијус мора бити направљена, јер неће се сигурно новостечени и новонаправљени тајкун падобраном спуштати на Маурицијус, претпостављам да је било неопходно размишљати унапред, па се из тог разлога овај уговор који се закључује са некаквом консултантском кућом, која је, практично, требало да направи, односно изради имплементацију стратегије приватизације за јавно предузеће "Jat Aiarways", добили смо једну вежбаоницу у којој је требало научити и извежбати како доћи до првог милиона, а овде се конкретно ради и више од тога, ради се о уговору који је вредан 1.200.000 евра, за консултантске услуге које ће "Jat Aiarways" припремити за приватизацију.

Ниједан једини папри из овог уговора који би на било који начин допринео томе, а друга је сасвим прича приватизација ЈАТ допринео томе да се тема уговора сагледа, изгради, да дође до неког резултата између Владе Републике Србије и консултантске куће не постоји.

Дакле, овај уговор је, као и многи други, можда, ви министре, имате ближе информације о овој теми, послужио је само да се 1.200.000 евра испумпају из буџета Републике Србије, како би се тамо нахранио неки рачун на Маурицијусу, Хонг Конгу, Швајцарској, Делаверу и ко зна колико ће још, између оних 57, колико се претпоставља да их има у преко 17 земаља, доћи до сазнања да је један од ових који је у том тренутку харао Србијом имао прилику да склони државни новац отет од грађана Републике Србије.

Дакле, ово је основна насловна страна уговора који држим у руци, а рећи ћу вам детаље. Запослени на овом уговору на консултантским услугама који су прошли овај тендер који је фиктивно био направљен са нула поена који су квалификовани овај уговор између више понуђача, имали су, сасвим проверено, јер у уговору то и стоји, дневницу, дакле, примања на нивоу дана, у просеку 2.500 евра. Дакле, за ваздух, маглу за коју су ангажовали, примили су огроман новац за који ми не знамо где је завршио, каква је улога овог консултантског уговора била, али то је, наравно, само једна кап у мору око Маурицијуса, океану, у коме су управо Драган Ђилас, Борис Тадић, а касније се прикључио и Вук Јеремић, Борко Стефановић, а видели смо да им је и звезда Мариника Тепић итекако увежбала узимање овог милиона и у покрајинској влади. Они су вежбали за свој први милион и толико су се увежбали да су дошли до 619 милиона,

Управо тај који данас моралне придике држи каже да нас треба ућуткати, а покушава то кривичним пријавама да учини. Све оно што се овде износи и што је, наравно, истраживачко новинарство, до чега је дошло, што није забрањено, сложићете се, да постоје огромни милиони, за сада откривено око 10 милиона новца, за које се сматра да је Драган Ђилас или покушао да их склони у тај порез или на неки начин да сакрије порекло свог богатства, леже на неким рачунима у неким пореским рајевима, али он на то нема одговор.

Оно што има јесте напад на новинаре, и то не било какав, него посебно на жене. Подсетићу вас да је то изузетно опасно када долази до ове врсте предатора који у историји своје породице има и насиље, јер знамо да је његова жена лично изјавила да је он тукао таста и ташту, е када долази таква врста претње једној новинарки од стране оваквог предатора, то се заиста сматра озбиљном претњом на коју је одреаговало, подсетићу вас, једно удружење у Србији, само једно.

Дакле, да не дужим, с обзиром да смо на концу данашње расправе. Обруч око криминала и бескомпромисне борбе у борби против криминала, мафије и корупције се сужава. Драган Ђилас, видели смо да је променио имиџ на последњој конференцији за новинаре, све више личи на неког лика из филма „Кум“, рецимо, у неким дугачким капутима. Ја се плашим када се тај капут негде разгрне, да нас неке двоцевке не дочекају у том истом режиму.

Ја бих му само поручила да уместо, као што је моја колегиница Владанка Маловић, иначе нападана од стране Драгана Ђиласа и његових продужених руку у режимским медијима, поручила да уместо свилених тајкунских одела, полако се навикава на оно одело на пруге, јер дуго ће гледати тај дизајн.

Оно што бих на крају желела да кажем, министре, с обзиром да напади долазе и на вас и на све оне који у овој Србији поштено раде, који желе да допринесу томе да Србија настави да живи као сав нормалан свет, да унапредимо стандард наших грађана, предаја није опција. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем.

Изволите, министре.

ТОМИСЛАВ МОМИРОВИЋ: Извињавам се. Знам да је већ сам крај заседања. Само сам желео кратко да се осврнем, неприпремљен за овакву врсту расправе, али ни најмање изненађен овим што сте рекли, наравно. Само би мене зачудило, драга колегинице Божић, драга Сандра, да сте ви изненађени овако некаквим папирима.

Некада давно, после 5. октобра, када су се појавиле чувене јавне набавке од пепељара које су коштале 500 евра, шољица од 300 евра, канти за смеће од неколико хиљада евра, тада смо били изненађени. Сада када су дошли фиктивни уговори који износе више милиона евра, који немају никакву подлогу иза тога, то заиста не представља никакво изненађење. Можда би сви требали да се замислимо у вези тога. Такви уговори постоје и на Железници. То није једини уговор.

Не бих желео сада паушално, заиста нисам спремљен, али то је један манир који је довео до тога да некада моћни ЈАТ, не знам колико људи знају шта је ЈАТ кроз историју био, то је била једна од најјачих компанија била. После 5. октобра уз огромне донације, од огромне субвенције, од огромне инвестиције, ми смо дошли до руине тог некада моћног предузећа. Није то могло без консултаната. Не би до тога дошло да се нису умешали неки стручњаци овог профила који су коштали, свакако и више од 2.500 евра. Мени та цифра не звучи лоше.

Искористићу још само пар минута да се захвалим свим посланицима на разговору, онда и да се осврнем на једно добро излагање господина народног посланика Јанка Лангура, који је причао о ваксерима, антиваксерима. Ми заиста имамо једну потпуно невероватну ситуацију да с једне стране имамо ове антиваксере. Платформа је јасна, морамо да је уважимо. Они су против вакцинације, „Муње изнад Мирјева“, „Равна плоча“, „Љотић“. Ми то морамо да уважимо и то је нека чињеница која постоји у овом друштву, којима морамо да пробамо да објаснимо да земља није равна плоча, да не постоје „Муње изнад Мирјева“ итд.

Ми смо сада добили нову структуру, надриантиваксере, који тврде да смо ми сви као грађани са овим Кинезима део некаквог експеримента у трећој фази не знам чега. Као члан Кризног штаба, заиста, морам опет да изађем из свог ресора и да изразим јасно противљење таквом стављању. То није напад на мене, то није напад на Владу, није напад на председника, то је напад на људе, чланове Кризног штаба, на Агенцију за лекове које је одобрила те вакцине да буду у употреби.

Замислите ви на ком нивоу неодговорности ми данас комуницирамо. Неки људи који претендују да су лидери опозиције, који су својевремено били ни мање ни више него председници света, причају да смо ми заморчићи у некаквој трећој фази испитивања и да ми сви сада ризикујемо са милионима вакцина и да је то све део једне велике егзибиције наше.

Заиста је тешко дати коментар. Мени је криво и заиста желим то да најоштрије осудим, да најоштрије негирам. Не због мене, мени то звучи забавно и онако занимљиво, на нивоу „Муња изнад Мирјева“, али због свих људи чланова Кризног штаба, са којима ми често имамо различита мишљења, али ти људи су најбоље што ова земља има из угла медицине, и они су селектовани да нам помогну у овој одбрани од овог невиђеног зла које је задесило цео свет. Из поштовања према њима, немојте овакве глупости да причате. Ово је заиста смешно.

Да смо желели да будемо део експеримента и да уђемо у трећу фазу испитивања, као што су неке земље урадиле, ми то нисмо желели. Нисмо желели да ризикујемо. Председник Републике је јасно рекао – ми не желимо да ризикујемо, верујемо да је ово најбоље што постоји у смислу вакцинације, али ипак не желимо да ризикујемо, питање је да ли би они одобрили. Овако, без ризика, ми смо водећа земља по питању вакцинације.

Још једном, захваљујем се госпођи Божић. Извињавам се што на овај начин реплицирам. Нажалост, нисам изненађен. Нажалост, то није једини папир. Нажалост, тога је било доста. Ко ће тиме да се бави, ја заиста не знам. Ми морамо да се бавимо тиме да ову компанију која је некад била ЈАТ, која је некад била руина, настављамо да подижемо, да пробамо с њом у неком комерцијалном смислу да освојимо Европу, да пробамо економски стандард да даље дижемо, да пробамо да даље подигнемо ове плате које су сад већ на преко 500 евра просечне зараде. То су наши задаци, до 2025. године да изградимо сву ову инфраструктуру. У овим условима короне, у најгорим условима, кад се цео свет затворио, кад цела Западна Европа доживљава рецесију, кад су сви повукли, ми се не повлачимо.

Одговорном политиком, озбиљно, ова политика, на челу са председником Републике, води ову земљу напред, одржавамо економију изнад површине и спасавамо нас вакцинацијом. Хвала још једном.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Да ли се још неко од председника, односно представника посланичких група јавља?

Реч има народни посланик Милија Милетић.

Имате три минуте и 28 секунди.

МИЛИЈА МИЛЕТИЋ: Захваљујем.

Уважени министре, колеге посланици, ја ћу рећи само неколико ствари које су битне везано за овај закон, за овај споразум.

Ја сам човек који долази из Сврљига, више пута сам говорио у претходном периоду, 2014, 2015. године везано за нишки аеродром, за проблеме нишког аеродрома. Могу да кажем само једну ствар, да разлика у раду нишког аеродрома се види како је било до 2012, 2013. године, како је почело 2014. године, где је малопре мој колега говорио да су имали десетак хиљада путника који су били на аеродрому „Константин Велики“.

Сада 2020. године, односно 2019. године имамо преко 420.000 путника. То је знак да држава Србија, да Влада Србије, у том времену од 2014, 2015, 2016. године, садашњи председник господин Вучић је био председник Владе, виде се помаци, види се улагање. То је велика ствар за све нас који живимо на југоистоку Србије. Нишки аеродром је окосница развоја, окосница за све нас који тамо живимо.

Једна од битних ствари јесте што смо уназад претпрошле године, 2019. године, имамо сад формирамо и јавно предузеће Републике Србије Аеродроми Србије, где је директор тог предузећа, чије седиште није у Београду, већ је седиште у Нишу, је човек из Ниша, Михајло Здравковић. То је велика ствар за нас, да не буде све у Београду, да буде нешто и у Нишу.

Овим садашњим усвајањем имаћемо могућност улагања у нишки аеродром „Константин Велики“ да се направи нови објекат, нова зграда, да се направи торањ. То је велика ствар, где планирамо да се од тренутка када нестане корона, кад се изборимо са короном, а то можемо само када се вакцинишемо, од тог тренутка сигуран сам да ћемо имати експанзију путника, где ће доћи велики број људи и где ће нишки аеродром „Константин Велики“ сигурно радити много боље. Очекујемо, залажемо се и боримо се и ми као посланици и грађани на југоистоку Србије, а и Влада Србије, да имамо и до милион путника. То је план за развој аеродрома „Константин Велики“, то је план и Владе Србије. Добро је што је седиште тог аеродрома и државног предузећа у Нишу.

Мислим да је то позитивна ствар. Мислим да на томе морамо сви заједно да радимо да се много више улаже у Ниш, у југоисток Србије, да се улаже у те мале средине.

Уважени министре, рећи ћу вам неколико ствари, а ви сте вероватно у току. Пошто сви знамо долазак путника, цео југоисток Србије долази до Ниша, да преко нишког аеродрома оде до било које земље у свету, то је велика ствар. Сада су авиони из „Ер Србије“ присутни на нишком аеродрому. То је велика ствар. Имамо сада један, то је исто ваш ресор, министарство које ви водите, проблем доласка из источне Србије, значи, Књажевца, Зајечара, преко Сврљига до Ниша. Имамо пут који је у веома лошем стању. То је тзв. пут који се води од Малчанске петље до улаза у Ниш. Тај део пута морамо урадити. О томе смо разговарали са вашим директором Дробњаком. Имали обећања, али је ухватила је корона и овај период. Очекујем да то морамо урадити. Суштина свега јесте да неко дође до нишког аеродрома „Костантин Велики“. Мора да прође кроз Ниш, ако долази из источне Србије. Тај део пута морамо урадити, то је неопходно, а о томе вас је обавестила и градоначелница Ниша, госпођа Драгана Сотировска.

Мислим да је потребно кажемо о изградњи пута. Ево, сада планира се завршетак изградње пута од Књажевца према Зајечару.

(Председник: Милија, морам да вас прекинем, овде су ваздушни путеви на дневном реду, нису ови.)

У реду је.

Уважени председниче Скупштине, уважени министре, очекујем да се овај део, што сам сада говорио, заврши. Улагање у нишки аеродром је улагање у развој југоистока Србије, а то све можемо урадити заједно. Овде ћемо ми као посланици и ви као Влада Републике Србије радити и сигуран сам де ће бити резултата. Као посланик и као представник Уједињене сељачке странке гласати за предлог овог закона, јер мислим да је то једина шанса улагање у југоисток Србије, улагање у развој Србије. Хвала још једном.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, господине Милетићу.

Нисам хтео да вас прекидам, него вам је остало три и по минута, а ви сте говорили мало дуже. Хтео сам да вам скренем пажњу како бисте завршили.

Пошто нема више пријављених председника, односно представника различитих посланичких група, ја бих желео да се захвалим министру Момировићу.

Наравно, да кажем на крају да и овај дан данашњи, 24. март, на неки начин симболички показује једну везу тог дана и проблема који имамо у одбрани нашег територијалног интегритета са једним делом теме овог закона. Иако о томе нисмо данас говорили један део овог закона, односно међународног споразума се тиче контроле ваздушног простора над Косовом и Метохијом. Ово је резултат наше борбе коју смо имали свих ових година, председник Вучић и ја на почетку 2012. године када сам био премијер, управо везано да кроз то питање издржимо све притиске који су били за отварање горњег и доњег слоја, како се то каже, у међународном ваздушном саобраћају.

Баш зато и кажем да је то та симболичка веза да све оно што су покушали и војним средствима, свих ових година покушавају и тим тзв. „политичким средствима“, притисцима, разним међународним споразумима да нас уцене да ми нарушимо основне принципе заштите нашег територијалног интегритета и суверенитета. Зато је и симболички, дошли смо до тога да на данашњи дан је ова тема на дневном реду.

Зато се захваљујем министру и свим посланицима на учешћу на данашњој седници.

На основу члана 98. став 4. Пословника закључујем јединствени претрес о овој тачки дневног реда.

Сутра настављамо рад у 10.00 часова.

Само ћу вас подсетити да сутра, као што знате, и сваког последњег четвртка у месецу имамо до 15.00 часова расправу о преосталим тачкама дневног реда, а након тога је време за постављање посланичких питања Владе Републике Србије, на челу са председницом Владе, Ане Брнабић. Након тога ће бити Дан за гласање, односно термин за гласање после 19.00 часова. Хвала вам пуно.

(Седница је прекинута у 18.00 часова)