



Datum: 30.09.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

	Početak	Trajanje
Emisija	30.09.2026 05:50:00	370:00
Prilog	30.09.2026 07:34:00	14:47

Naslov: Gost-Petar Vojinović, Tango six

[Pogledaj video prilog](#)

13019

Wizz Air zadržava bazu u Beogradu; Srbija nabavlja borbene avione Rafal

Prvi— E sad, da malo o avijaciji. Da. Prvi vojni avion Rafal stiže iz Francuske u Srbiju u januaru 2028. godine, a preostalih 11 dolaziće nakon toga, svakog meseca po jedan.

To je juče najavio ministar finansija u tehničkom mandatu, Siniša Mali. E sad, novosti iz civilne avijacije: odložena je primena odredbe zbog koje je Wizz Air upozoravao da bi mogao da napusti Srbiju.

Taj propis počće da važi od marta iduće godine, ili kasnije, objavio je Službeni glasnik.

Štaće nakon toga biti sa Wizz Air-om? Kadaće Rafali postati operativni u rukama Vojske Srbije?

O svemu tome razgovaramo sa urednikom portala Tango Six, Petrom Vojinovićem.

Petre, hvala što ste ovog jutra sa nama. Dobro jutro i dobro došli.

E sada, do kraja 2028. Srbija i Vojska Srbije imaće 12 Rafala.

Šta to znači za snagu naše vojske? Juče smo, da, od strane ministra finansija dobili, dakle, potvrdu da je ta dinamika na osnovu ugovora koji je Srbija potpisala, po njemu, dakle, u toku, odnosno po planiranim tim datumima. Dobili smo tu, ajde da kažemo, relativno precizniju informaciju, dakle, daće prvi avion od 12, koliko je naručeno, doći već početkom 2028. godine, i daće onda konsektivno biti isporučivani svakih, sada to je sve zavisi u proizvodnom tempu kompanije, verovatno po tom ugovoru koji su potpisali. Dakle, ono što tu uvek treba kada odgovaramo na pitanje "šta to znači", dakle, to je enormno skupa tehnika. Ona vam, ako imate oružane snage, obezbeđuje, dakle, da imate najsposobnije oružje koje možete kupiti. Dakle, ukoliko imate u 21.

veku oružane snage, a nemate višenamenski borbeni avion, vi imate dramatično manje sposobnosti, jer ne postoji nijedno oružje, bilo koje kategorije, koje brzinom bržom od zvuka može da isporuči nekoliko tona naoružanja, prilično fleksibilno, pritajeno. Dakle, ukoliko imate sredstava da svoje oružane snage opremite time, to je enorman trošak, ali u današnje vreme, dakle, potpuno neophodan.

A šta stiže? Stiže avion kao aparat, bez tog dodatnog naoružanja, ili— Ono što smo mi, dakle, izveštavali u prethodne 2 godine je, dakle, da, da, da, trenutno 2,7 milijardi evra je za letelice, dosta dodatne neophodne opreme, kao što je simulator, kao što su, kao štoće biti tehnička podrška u prvih, to još nije objavljeno, najverovatnije 2 godine, dakle, pod navodnicima u garanciji.

Naoružanje ne spada u taj iznos, ono se dodatno kupuje. Prvi osnovni paket naoružanja je već potpisan, on bi trebao da osposobi te letelice da za borbu vazduh-vazduh i dejstva vazduh-zemlja, sa preciznim naoružanjem, ali tehnološke sposobnosti koje ta letelica ima je nešto što naše oružane snage nisu imale bukvalno nikada, u kontekstu senzora, u kontekstu mogućnosti razmene informacija sa tim letelicama, da li da one imaju upaljene svoje senzore ili nemaju, raznorazne te kombinacije tih upotreba, tako da je to prilično moderna priča. Teško je govoriti o regionu gde su svi u NATO-u ili u nekoj vrsti polu-prisustva u NATO-u, ali koliko je onda avijacija Srbije konkurentna, ako tako smem da se izrazim, kada bude imala tih 12 Rafala? Ako smo racionalni, uvek treba da budemo racionalni. Dakle, to što nismo u NATO-u je prilično, da kažemo, negativna stvar za razmatranje bilo kakvog većeg sukoba. Ali sa druge strane, mi imamo, dakle, jako malu teritoriju, imamo određene izazove bezbednosne, na primer na jugu, dakle, gde konkretno, ako imamo vazduhoplovstvo, a to je zapravo jedan od najsposobnijih vidova oružanih snaga, te stvari mnogo brže mogu da traju nego što može neki, ne znam, NATO da se organizuje ili bilo šta, naravno ne dugoročno.

I onda u tom kontekstu, opet, ukoliko imate oružane snage i ukolikoulažete u, na primer, kopnenu vojsku, a nemate višenamenski borbeni avion, onda ste, strukovno rečeno, iz te priče prilično van.

Ali svakako, vazduhoplovni prostor jedne suverene zemlje čuvaju takozvane pare, po 2 uparena aviona, koje su izuzetno važne za bezbednost jedne zemlje. Da.

Ako neko tako hoće, Rafali preuzimaju tu dužnost od MiG-ova 29, koji to trenutno rade.

Dakle, protivvazduhoplovna odbrana, i sada ono što slušamo, daćemo imati verovatno i treći pojas te, najverovatnije sada, što se pregovara u Kini. Protivvazduhoplovna odbrana, dakle, ne može da se upotrebljava, dakle, ne možete da pucate u nešto što ne znate šta je, morate da ga identifikujete, morate da pridete toj nekoj spornoj situaciji, to je taj takozvani air policing, i još dosta, dosta uloga u ratnom kontekstu, to jest borbenom kontekstu, koje te letelice obavljaju.

Hajde da pređemo na civilno vazduhoplovstvo. Mnoge naše gledaoce u ulozi putnika interesuje upravo ta odluka kojaće mnoge obradovati. Dakle, Wizz Air ostaje sa svojom bazom u Beogradu, sa 4 aviona, 150— Samo prvo razjasnite šta se uopšte događalo.

Dakle, zašto je moglo da se dogodi da Wizz Air više nema bazu u Beogradu? Oni su kao kompanija rekli i da ako im ta opcija bude uskraćena, daće nastaviti da lete iz Beograda. Ono što je zapravo po sredi je





Datum: 30.09.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

	Početak	Trajanje
Emisija	30.09.2026 05:50:00	370:00
Prilog	30.09.2026 07:34:00	14:47

Naslov: Gost-Petar Vojinović, Tango six

[Pogledaj video prilog](#)

princip tržišne deregulacije unutar Evropske unije. Pre nekoliko desetina godina oni su rekli: hajde da pojednostavimo, dakle, ako letite iz, na primer, Berlina do Pariza, da nemački avio-prevoznik ne mora sada od Francuske da traži neke dozvole, da to bude potpuno deregulisano; svaka avio-kompanija iz svakog grada može da leti u bilo koji drugi. Potpuno je pojednostavljeno, brzo, bez administrativnih prepreka, i svima je dozvoljeno, bilo da ste velika državna avio-kompanija ili mali low-cost, odnosno veliki low-cost. To važi.

I to su takozvane treća i četvrta sloboda. Tako je, i to je zapravo sporazum o otvorenom nebu. Onda, da bi, zato što je to avijacija, dakle, ona ne poznaje granice. Zemlje koje nemaju tu sreću da budu u Evropskoj uniji su takođe uvrštene u taj sporazum, potpisale, i to praktično znači da vi kao Srbija sad ne možete da zabranite nekom Wizz Air-u ili Ryanair-u da dođe i da leti za Beograd koliko god hoće, sa koliko god aviona hoće, i to je jednostavno— Dakle, da poleti iz zemlje Evropske unije, sleti u gradu Srbiji, uzme putnike i ponovo vrati.

Ali kada ima bazu u Beogradu— Međutim, low-cost-erima, posebno Wizz Air-u, je u poslovnom konceptu, dakle, i low-cost i bilo kakvom drugom, pogodnije da, pod navodnicima, njihovi avioni noće na Beogradu, dakle, da budu bazirani, da bi onda, na primer, sutra ujutru mogli da imaju određene benefite za te jutarnje polaske. I oni su to počeli da rade već od početka, dakle, od 2000-ih, kada su počeli da budu odmah i direktna konkurencija, na primer, JAT-u, koji je tada bio prilično u lošem stanju.

Ono što je ovde sporno je da je tumačenje našeg regulatora, civilnog vazduhoplovnog regulatora, direktorata civilnog vazduhoplovstva, koje je sada moglo da Wizz Air-u onemoguću tu bazu, došlo tek nakon 15 godina njihovih operacija. I zapravo, i direktorat u tom tumačenju ima svojevršno pravo.

Dakle, on kaže: jeste, mi kao Srbija jesmo članovi tog sporazuma o otvorenom nebu, ali budući da nismo punopravna članica Evropske unije, imamo neka ograničenja u tom nivou članstva.

Vrlo pojednostavljeno, dakle, Air Serbia, na primer, ili bilo koja druga avio-kompanija registrovana u Srbiji, ne bi mogla da otvori bazu, na primer, u Frankfurtu i da leti do Pariza kako god hoće.

Dakle, to je taj deo priče: potpuno ste jednaki sa nama, ali niste baš skroz jednaki, jer niste u Evropskoj uniji. I neke zemlje u okruženju su u istoj situaciji koje nisu u Evropskoj uniji, ali one ne ograničavaju baziranje, na primer, Wizz Air-ova, Ryanair-ova, jer oni nemaju jaku nacionalnu avio-kompaniju. I vi sada kao, a to je zapravo politička odluka, dakle, pozitivan primer politike, dakle, kada imate neku regulatornu situaciju koja je i na jednoj i na drugoj strani, ono što trebate odlučiti je, dakle, to jest, imate sada prilično izazovnu situaciju: imate jaku avio-kompaniju svoju, dakle, nacionalnu, i imate low-cost-era koji, u konkretnom slučaju Wizz Air-a, što je jako interesantno, što opet objektivno treba da se konstatuje, je nekarakteristično za određena druga tržišta na kojima posluje, je konkurentan Air Srbiji u kontekstu već da ima nekih od, na primer, 20-ak linija koje saobraća iz Beograda, polovina gotovo je direktna konkurencija Air Srbiji.

To je potpuno, naravno, dozvoljeno u kontekstu ovog tržišta, logično, ali je, poslovno gledano, nekarakteristično na drugim tržištima. Oni gledaju da prave potpuno nova—nove linije, nove neke treće opcije kako bi pravili nove putnike. I pitanje je, dakle, koliko Wizz Air konkretno donosi potpuno novih putnika u Srbiji, odnosno da već, pod velikim navodnicima, što za apsolutno ima pravo, eksploatiše one putnike koji već postoje. I kada se sve to izvaga, odjednom je sada, dakle, došlo do toga, to jest, to je sada počelo u martu, da hajde da sada, ovaj, kao država, dakle, da počnemo da strogo primenjujemo to pravilo koje do sada nismo primenjivali 15 godina.

Međutim, nešto se dogodilo, dakle, da li je—da li su se predomislili ili je to—ili je bilo— Možda velika zainteresovanost putnika za niskotarifnu kompaniju. Naravno, tu je jako interesantno: Wizz Air je uradio odličnu kampanju da sebe brani, ali je, na primer, dokazao da nijedna avio-kompanija nema nikakvu podršku i nikakvu emociju bilo kog putnika prema sebi, jer su oni skupili 20.000 potpisa u online peticiji za podršku svoju, a prošle godine su prevezli 2 miliona putnika.

Dakle, 1% podrške. Dakle, poenta nije u emociji, da li volite Air Srbiju ili Wizz Air, već u tome— Samo da pojasnimo jednu stvar. Dakle, suština je u tome: Wizz Air može da leti za Beograd, ali ne može da noći u Beogradu. Znači, ne može da ima taj ranojutarnji—mislim, ne, ne, ali to po toj— Tako je trebalo da— Po toj trebalo je da bude da oni ne mogu da krenu sa tim ranojutarnjim letovima iz Beograda, nego mogu odnekud da stignu prvo. Tako je, što njima poskupljuje operacije, dakle— I komplikuje, da, i ne mogu da imaju te putnike koji hoće— Baš tako.

Koji žele rano ujutru da se prebace negde, pa ili da idu dalje ili da započnu dan negde u— Baš tako.

Ono što se sada desilo je, dakle, da državna politika ima druga dva jako bitna nacionalna interesa sledeće godine. To su EXPO i to je koncesionar Vansi. Dakle, da se ovo pravilo primenilo, ajde da kažemo da bi projekat EXPO bio pod navodnicima oštećen, dakle, još jednom opcijom, još jedne avio-kompanije,





Datum: 30.09.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

	Početak	Trajanje
Emisija	30.09.2026 05:50:00	370:00
Prilog	30.09.2026 07:34:00	14:47

Naslov: Gost-Petar Vojnović, Tango six

[Pogledaj video prilog](#)

još više mogućnosti, dakle, za, ne znam, backpacker ili ko godće biti posetilac EXPO-a, a takođe konces—ne možete baš ni koncesionaru da eliminišete prihod od baziranja, monetizaciju tog parkiranja—Štaće biti 28. marta? E, to, to mene interesuje.

Dakle, ova odluka važi do 28. marta, ali jošću nešto pitati, Zorane.

Koliko beogradskom aerodromu odgovara da pored Air Srbije ima i niskotarifne kompanije, zbog prometa na samom aerodromu? Apsolutno. Prvo odgovara svima.

Onda odgovara koncesionaru koji, kada je potpisivao ugovor o koncesiji, verovatno nije mogao da računa na ovo daćete vi sada odjednom da mi jednog klijenta na ovaj način remetite. Ali sa druge strane, dakle, ono što je tu bitno razumeti je, dakle, da registrovana avio-kompanija u Srbiji, što je Wizz Air mogao da uradi, ali im je, naravno, preskupo, onda ima iste—iste troškove, ista prava i obaveze kao, na primer, Air Srbija.

Pa Air Srbija ima pravo da se žali, da kaže: dobro, vi radite isto ovo što i mi na gotovo pola vaših linija, gde mi takođe letimo, ali nemate neke administrativne konkretne troškove kao što mi imamo.

Lepo se registrujte. Mislim, oni—nije ovo Air Srbija govorila, ali— Platite skuplje.

Je to princip, tako je, ali vi sada imate zapravo interes da, kao država, sa disproportionalno razvi—u pozitivnom smislu razvijenom avio-saobraćajem u odnosu na druge zemlje, dakle, jednostavno imate to pozitivno prokletstvo da imate veoma jaku nacionalnu avio-kompaniju koja sada ima preko, ne znam, 100 i nešto destinacija redovnih i čarter, i interes i dalje low-cost-era, a na primer sledeće godine imate EXPO kojiće biti cilj, dakle, da dovede što više ljudi, makar ne znam, na jedan dan ili kakav god im je taj koncept. Tako daće sada se desiti sledeće, dakle, da to novo pravilo neće biti primenjivano, dakle, Wizz Airće—to su došli do te odluke—dakle, da ga primenjuju tek od početka sledeće letnje sezone. Letnja sezona—letnja sezona ovde saobraćaja— Ova odluka važi do 28.

marta. Definitivnu odluku za nastavak sačekaćemo.

Na—ako su se predomislili, najverovatnijeće to do kraja pomerati zauvek.

Ono što je tu sada problem opet za planiranje Wizz Air-a i opet koncesionara aerodroma Beograd je, dakle, da je ovo sada pauzirano do početka letnje sezone, a EXPO počinje, na primer, u maju, tako da videćemo. Ali ne verujem daće država da—odnosno [Ministarstvo saobraćaja](#), tu direktorat civilnog vazduhoplovstva nije odluč—on ne odlučuje, oni samo sprovode i tumače te regulative, ali to je, dakle, političko pitanje. Da. Hvala, Petre.

Hvala, Petre. Bio je to Petar Vojnović iz Tango Six-a.

Program nastavljamo posle reklama. Ostanite svakako sa nama.

