

"Ово ми личи на 'Мрдићеве законе', али у ваздухопловству. Ово је одлука која ће имати великосежне негативне последице на више елемената који учествују у авио-саобраћају, а корист само за једног", оценио је за Н1 некадашњи директор некадашњег ЈАТ-а Предраг Вујовић, поводом регулаторних проблема са којима би се мађарска авио-компанија Виз ер (Wizz Air) могла суочити у Србији.



Како каже Предраг Вујовић, за очекивати би било да се Виз ер повуче из Србије, иако он мисли да се то неће десити - јер, како каже, претпоставља да ће се и Мађарска укључити у причу.

Како објашњава саговорник Н1, уколико би Виз ер заиста напустио Србију, то би

проузроковало повећање цена авионских карата, као и смањење броја дестинација - што значи, како додаје Вујовић, да би први и директни губитник у таквој ситуацији били путници.

"Следећи губитник је, што се мало спомиње, сам аеродром, а знамо да француска фирма има концесију на 25 година, која је у међувремену продужена на 26 и по", подсетио је некадашњи директор ЈАТ-а.

Када је преузиман аеродром и када је рађена студија о оправданости, наведено је да се очекује да са београдског аеродрома полети 15 милиона путника, указао је Вујовић.

"Прошло је осам година, а они су далеко од тога до дођу до пола од те цифре. И онда је питање ко ће надокнадити концесионару евентуални губитак, који ће се одразити не само тиме што ће Виз ер евентуално да оде и да за два милиона путника мање превезе, него ће то проузроковати и ланчану реакцију код неких других компанија које су можда намеравале да дођу. Јер, када виде услове под којима могу да обављају саобраћају, за очекивати је да одустану или смање обим тог авио-саобраћаја", рекао је Вујовић.

Шта се десило?

У марту 2026. године српски регулатор за цивилно ваздухопловство, односно Директорат цивилног ваздухопловства Србије, изменио је правила за стране авио-компаније. Према тумачењу Виз ера, нова правила практично онемогућавају да авиони и посаде те компаније буду базирани у Београду, што је основа њиховог нискотарифног (low-cost) модела пословања у Србији. Виз ер наводи да би због нових прописа могао да буде приморан да затвори своју базу у Београду од новембра 2026. године. Та авио-компанија сматра и да су измене дискриминаторне, да ограничавају конкуренцију и да иду у корист националног превозника Аир Србија. Упозорава и на губитак више од 150 радних места, мање директних линија из Србије, више цене карата и слабију повезаност Србије са европским градовима.

Са друге стране, српски Директорат цивилног ваздухопловства одбацује оптужбе и тврди да ниједној компанији није забрањено да лети између Србије и ЕУ. Према њиховом ставу, реч је о усклађивању регулаторног оквира који се једнако примењује на све

превознике. Измене Правилника, иначе, према писању БИРН-а, детаљније уређују одобрења која страна авио-компанија мора да добије од Директората цивилног ваздухопловства како би превозила путнике из и у Србију, али се у њима изричито не помиње право стране авио-компаније да успостави базу у Србији.

Реаговала је и Европска комисија која је за БИРН потврдила да разматра измене српске регулативе о ваздушном саобраћају. Из Комисије су навели да су у контакту са српским властима поводом овог питања, како би била проверена усклађеност правилника са обавезама Србије које произлазе из Споразума о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја.

За сада, Виз ер није најавио потпуно повлачење из Србије, јер се спор углавном односи на одржавање њихове базе у Београду и начин организације летова после новембра 2026. године.

Међутим, компанија је покренула својеврсну кампању тим поводом на друштвеним мрежама, а занимљиво је да је на коментар једног од корисника Икс, написан на немачком - да компанија треба свету да покаже са каквим аутократским режимом има посла, званични налог компаније одговорио: "То и радимо".

Концепт послована - ресторан вс Мекдоналдс

Саговорник Н1 наглашава да када причамо о овом случају, морамо да истакнемо две резлике када су авио-компаније у питању - односно, разлике између концепта компаније попут Ер Србија, која је редовни превозилац, и компаније Виз ер која се заснива на концепту "лоу-кост".

"Јесте исто да возе путнике и да користе авионе, то се слажемо, али њихови концепти у развоју и у саобраћају нису исти", истиче Вујовић.

Како објашњава, основна "прича" Ер Србије је да пође од тачке А, односно свог аеродрома илити земље одакле је, одвезе путнике до тачке Б, узме путнике од тачке Б и

врати се назад до тачке А.

"Виз ер има контра причу, он направи базу у Београду, пође из Београда, оде у Европу и врати се у Београд. Ова одлука Директората то забрањује. Упоредити та два концепта је отприлике као да неко има ресторан са националном кухињом и да му се у близини отвори Мекдоналдс. И онда овај из ресторана преко својих веза нареди Мекдоналдсу да мора да употребљава метални есцајг, стаклене чаше и да запосли конобаре. А онда кажу, а то је одговор који је Директорат дао, 'ми вама не бранимо да обављате саобраћај'. И то је тачно. Али, концепт Виз ера постоји већ 11 година на овом тржишту. Поставља се питање зашто је то баш сада засметало", објашњава саговорник Н1.

Како додаје Вујовић, за овакав пример нигде у Европи није чуо.

"Пуцамо сами себи у ногу"

Враћајући се опет на потенцијалне губитнике у целој овој ситуацији, Вујовић додаје и државу Србију.

"Србија ће бити губитник кроз порез и кроз приходе, а о угледу да не причам. Напослетку, и због изложбе ЕКСПО. Шта год се причало, за ЕКСПО се очекује шест милиона путника, а ако склоните авио-компанију која превози два милиона, кога то онда задовољава? Пуцамо сами себи у ногу. Уместо да направимо такав правилник или услове да још нека компанија дође и доведе туристе и пословне људе, ми обрнуту причу правимо. Конкуренција је та која тера да се не опустите, да не спустите ниво услуга, да идете напред, а сада добијате правилник који ту конкуренцију своди на много мањи ниво", сматра Вујовић.

Упитан да ли због измена правила за стране авио-компаније држава Србија може да сноси одређене последице, Вујовић сматра да је то, с обзиром да нисмо чланица ЕУ, тешко изводљиво.

"Али индиректна и дуготрајна последица може да буде много гора од једнократне, материјалне мере", закључује Вујовић.

(Н1)