



**УНИВЕРЗИТЕТ "Св. КИРИЛ И МЕТОДИЈ" - СКОПЈЕ
ФИЛОЗОФСКИ ФАКУЛТЕТ - СКОПЈЕ
ИНСТИТУТ ЗА СОЦИОЛОГИЈА**

ЕВРОПСКИ СТУДИИ ЗА ИНТЕГРАЦИЈА И КОМУНИКАЦИИ

***ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТИ НА
ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И НЕГОВАТА УЛОГАТА ВО
РАЗВОЈОТ НА ЕДИНСТВЕНИОТ ЕВРОПСКИ ПАЗАР И
ПРОШИРУВАЊЕТО НА ЕУ***

-Докторска дисертација-

Кандидат:

м-р Мојсоски Дејан

Ментор:

проф. д-р Христио Каршалов

СКОПЈЕ, 2007 год.

ЗБОР НА АВТОРОТ

Економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт имаат се позначајна улога во развојот на единствениот европски пазар и проширувањето на ЕУ. Од аспект на процесот на европска интеграција, со проширување на Европската унија и поголемото растојание за патување, воздушниот транспорт ќе игра многу позначајна улога во поврзување на луѓето, земјите и културите и понатамошната интеграција и развој на Европа. Проширувањето на Единствениот пазар и потребната поддршка на четирите основни слободи на кои се потпира Единствениот пазар: слободно движење на стока, услуги, луѓе и капитал, ја зголеми економската и социјалната важност на воздушниот сообраќај во остварување на економскиот раст и развој, вработеноста, трговската размена и развојот на туризмот.

Денес, процесот на европската интеграција е на врвот на агендата на Република Македонија особено со стекнување на кандидатскиот стаус на земјата. Дополнително, потпишувањето на Договорот за европска заедничка воздухопловна област создаде импулс за прифаќање на "acquis communautaire" на воздухопловството и интегрирање на воздушниот транспорт на Република Македонија во Единствениот пазар на Европската заедница.

Како вработен во Секторот за воздухопловни стандарди и регулатива при Управата за цивилна воздушна пловидба, во моето неколку годишно работно искуство имав прилика да ги следам и да учествувам во развојните процеси и на интеграцијата на Република Македонија во европскиот систем за воздушен сообраќај. Искуството стекнато преку учеството во голем број паневропски и регионални проекти, обуките и работилниците на кои се разменија значајни искуства и мислења со европски експерти и навистина богатиот фонд на достапна странска литература особено ми помогнаа во изработката на еден ваков нималку лесен труд.

Темата, економското и социјалните аспекти на воздушниот транспорт особено е значајна за развиената европска економија во пресрет на очекуваниот сообраќаен раст што настана после проширувањето на ЕУ. Ваквиот импозантен развој на воздушниот транспорт во ЕУ кој започна со либерализацијата и

продолжи со проширувањето на ЕУ претставува предизвик за анализа. Исто така, економското влијание на воздушниот транспорт особено се актуелизира во годините после настаните од 11 септември 2001 година, со сериозниот удар врз светската економија и негативните влијанија која ги почувствува скоро секоја држава. Во Република Македонија на овие теми речиси и воопшто не е пишувано.

Но, идејата за ова истражување, вистински ја добив во текот на моите последипломски европски студии за интеграција и комуникација на Филозофскиот факултет во Скопје. Тие особено ми помогнаа, со знаењата кои ги стекнав, да го создадам овој труд. Мотивот на истражувањето беше да се согледаат економските и социјални аспекти на воздушниот транспорт односно неговото влијание врз економијата и социјалната средина и секако согледување на придобивките од процесот на европската интеграција и креирање на насоки за идниот развој. Ова е особено актуелно заради големото значење на воздушниот сообраќај во европската и националната економија преку директниот економски придонес и мултиплицираниот ефект кој го создава и ги стимулира другите области. Исто така, воздушниот транспорт има значајна улога во забрзување на процесот на европската интеграција на Република Македонија преку прифаќање на законодавство што претставува основа за членство во Европската унија и создавање на ефикасен транспортен сектор кои ќе биде двигател на националната економија.

Во оваа прилика, сакам да изразам особена благодарност до мојот ментор, проф. д-р Христо Карталов, редовен професор на Филозофскиот факултет во Скопје, кој со своите совети и сугестии придонесе за создавање на овој труд.

Исто така, им се заблагодарувам на сите мои колеги и пријатели кои на каков било начин ми помогнаа да ја остварам својата замисла.

На крајот, да им се заблагодарам и на членовите на моето семејство, особено на мојата сопруга, за разбирањето и неизмерна поддршка која ми ја дадоа.

м-р Дејан Мојсоски

СОДРЖИНА

ЗБОР НА АВТОРОТ	4
1. ВОВЕД.....	11
2. ФОРМУЛАЦИЈА НА ИСТРАЖУВАЧКИОТ ПРОБЛЕМ	14
3. ЦЕЛИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО	15
4. ЗАДАЧИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО	16
5. ПРЕДМЕТ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО	18
6. ОСНОВНА ХИПОТЕТИЧКА РАМКА	21
7. НАУЧНА И ОПШТЕСТВЕНА ОПРАВДАНОСТ.....	22
8. МЕТОДИ И МЕТОДОЛОШКИ ПОСТАПКИ	24
9. СПОРЕДБА И ПОВРЗАНОСТ СО ДРУГИ ИСТРАЖУВАЊА	27

ПРВ ДЕЛ:

ЕВОЛУЦИЈА И ОРГАНИЗАЦИЈА НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА

I. ИСТОРИСКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН РАЗВОЈ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА	30
1. Историски околности што придонесоа за глобална организација на воздушниот транспорт.....	30
2. Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство и основањето на ИКАО во составот на ОН	32
3. Европа како дел од системот на ИКАО	34
4. Пан-европски меѓународни организации во воздушниот транспорт	35
4.1 Европска конференција за цивилно воздухопловство	36
4.2 Европска организација за безбедност во воздушната навигација	37
4.3 Европски заеднички воздухопловни власти.....	39
5. Институционална структура на воздушниот транспорт во ЕУ.....	40
6. Европската агенција за безбедност во воздухопловството	43
7. Невладините организации во воздушниот транспорт	45
8. Меѓународни финансиски институции вклучени во развојот на воздушниот транспорт во Европа.....	48
8.1 Европска инвестициона банка.....	48
8.2 Европска банка за обнова и развој	50
9. Транс-европски мрежи	52
9.1 Развој на трансевропските мрежи во Југоисточна Европа	54

ВТОР ДЕЛ:

ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

I. КОНЦЕПТОТ НА ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИТЕ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ.....	60
1. Дефинирање на општите поими на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт.....	60

2. Економското влијание на воздушниот транспорт62

II. ВЛИЈАНИЕТО НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕКОНОМИЈАТА.....71

- 1. Економските трендови во Европа и воздушниот транспорт.....71**
- 2. Влијанието на воздушниот транспорт врз макроекономските компоненти74**
 - 2.1 Придонесот на воздушниот транспорт во БДП.....75**
 - 2.2 Продонесот на воздушниот транспорт во вработеност.....79**
- 3. Улогата на воздушниот транспорт во меѓународната трговска размена.....87**
- 4. Микроекономски аспекти на воздушниот транспорт.....92**

III. ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ КАКО ДВИГАТЕЛ НА СОЦИЈАЛНИОТ ПРОГРЕС95

- 1. Општествените придобивки од воздушниот транспорт.....95**
- 2. Придонесот на воздушниот транспорт во одржливиот развој.....98**
- 3. Социо-еколошката димензија на воздушниот транспорт.....100**
- 4. Социјален дијалог105**

ТРЕТ ДЕЛ:

ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И РАЗВОЈОТ НА ЕДИНСТВЕНИОТ ЕВРОПСКИ ПАЗАР

I. ИНТЕГРАЦИЈА НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕДИНСТВЕНИОТ ПАЗАР109

- 1. Глобализацијата, европската интеграција и воздушниот транспорт.....110**
- 2. Еволуција на пазарот на воздушниот транспорт113**
- 3. Дерегулација на пазарот на воздушниот транспорт во САД.....117**
- 4. Договори за "Отворени неба"118**
- 5. Интеграцијата во Европа и создавање на единствен европски пазар.....119**
- 6. Заедничка политика за транспортот.....122**
- 7. Либерализација на воздушниот транспорт во Европската унија126**
- 8. Раст и развој на воздушен транспорт и влијанието на либерализацијата131**

II. ФУНКЦИОНИРАЊЕ НА ЕДИНСТВЕНИОТ ПАЗАР НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ140

- 1. Економското регулирање на воздушниот транспорт.....140**
- 2. Пристап на пазарот за воздушен транспорт142**
- 3. Економско регулирање на капацитетот во воздушниот транспорт.....148**
- 4. Економско регулирање на тарифите во воздушниот транспорт.....150**

III. ЗАЕДНИЧКА ПОЛИТИКА ЗА КОНКУРЕНЦИЈА ВО ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ154

- 1. Правила за праведна конкуренција на единствениот пазар за воздушен транспорт.....154**
- 2. Примена на правилата за конкуренција од страна на трети земји.....159**
- 3. Контрола на државната помош во пазарот на воздушниот транспорт161**

IV. НАДВОРЕШНА ПОЛИТИКА ЗА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО И ЕВРОПСКА ЗАЕДНИЧКА ВОЗДУХОПЛОВНА ОБЛАСТ	169
1. Политиката на Европската заедница за меѓународното воздухопловство	169
2. Судски случај "Отворени неба"	171
3. Политика за воздухопловството кон земјите од Западен Балкан.....	176
4. Хоризонтални спогодби за воздушен транспорт.....	181
5. Европска заедничка воздухопловна област (ЕЗВО)	184

V. ГРАДЕЊЕ НА ЕДИНСТВЕНА ЕВРОПСКА СТРАТЕГИЈА ЗА МЕНАѢМЕНТ НА ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	189
1. Европска стратегија за менаѢмент на воздушниот сообраќај	189
2. Историски и институционален развој на Единственото европско небо.....	190
3. Единственото европско небо како двигател на промени во организационата структура на ЕАТМ.....	193
4. Дерегулација и создавање на единствен европски пазар за менаѢмент на воздушниот сообраќај	195
6. Промена на економското регулирање за воздушната навигација во Европа...	197

ЧЕТВРТ ДЕЛ:

ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И ПРОШИРУВАЊЕТО НА ЕУ

I. УЛОГАТА НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ПРОЦЕСОТ НА ПРОШИРУВАЊЕ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА.....	203
1. Проширувањето на Европската унија и економската интеграција	203
2. Проширувањето на Европската унија кон Исток.....	204
3. Развојот на воздушниот транспорт во земјите-кандидати	208
4. Проширувањето на Унијата од 2004 година и развојот на воздушниот транспорт во ЕУ-25.....	218

ПЕТИ ДЕЛ:

ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

I. ИСТОРИСКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН РАЗВОЈ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА.....	229
1. Членството на РМ во ИКАО, формирање на национални воздухопловни власти и суверенитет врз македонското небо	230
2. Република Македонија и пан-европските воздухопловни организации.....	231
3. Улогата на европските финансиски институции во развојот на воздушниот транспорт.....	232

II. ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И ПРОЦЕСОТ НА ЕВРОПСКА ИНТЕГРАЦИЈА	234
1. Процесот на стабилизација и асоцијација и предизвиците за проширување на Европската унија.....	235
2. Спогодба за стабилизација и асоцијација.....	236

3. Аспектите на програмата КАРДС во контекст на Европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај	237
4. Проект на Европската унија за воздухопловна безбедност и контрола на летање во Западен Балкан (КАРДС-АСАТЦ)	239
5. Европска заедничка воздухопловна област и Република Македонија	241
6. Хоризонтална спогодба помеѓу Европската заедница и Република Македонија за одредени аспекти во воздушниот превоз	246

III. ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА.....249

1. Еволуција на пазарот на воздушен транспорт во Република Македонија.....	249
2. Врската помеѓу економијата и воздушниот транспорт.....	258
3. Придонесот на воздушниот транспорт во БДП.....	263
4. Придонесот на воздушниот транспорт во вработеноста	265
5. Економско регулирање на воздушниот транспорт.....	270
6. Економското регулирање на тарифите во воздушниот транспорт.....	273
7. Регулирање на државната помош во воздушниот транспорт	274

ЗАКЛУЧОК.....277

КРАТЕНКИ и АКРОНИМИ.....299

БИБЛИОГРАФИЈА.....303

ЛИСТА НА ТАБЕЛИ

Табела 1. Инвестиции на ЕБОР во под-сектори (1991- 2004 год.).....	51
Табела 2. Економскиот придонес на воздушниот транспорт во создавањето на светскиот БДП...	75
Табела 3. Додадена вредност на воздушен транспорт во ЕУ15.....	77
Табела 4. Учетството на воздушниот транспорт во создавањето на БДП во ЕУ15.....	78
Табела 5. Учество на воздушниот транспорт во создавањето на БДП во САД.....	79
Табела 6. Вработеноста во воздушниот транспорт по региони во светот (2004 год)	80
Табела 7. Вработеност во воздушниот транспорт во ЕУ15	82
Табела 8. Учество на воздушниот транспорт во вработеноста на ЕУ15.....	83
Табела 9. Просечна вработеност на аеродромите во Европа.....	86
Табела 10. Раст на транспортот по модалитети во ЕУ	132
Табела 11. Годишен просек на промени по модалитети на транспорт во ЕУ	133
Табела 12. Удел на воздушниот транспорт во вкупниот транспорт	134
Табела 13. Развој на транспортот по модалитети во ЕУ.....	135
Табела 14. Развој на воздушниот транспорт на патници во земјите-кандидати(1995-2000 год.) ...	209
Табела 15. Пазари на воздушен транспорт на патници помеѓу земји-кандидати и земји-членки на ЕУ-15 во 2001 година.....	213
Табела 16. Преглед на воздушниот транспорт во Бугарија и Романија.....	217
Табела 17. Воздушен транспорт на патници во ЕУ-25.....	219
Табела 18. Воздушен транспорт на патници изразен по земја-членка (ЕУ-25)	220
Табела 19. Број на патници превезени со домашен и меѓународен превоз во ЕУ-25.....	222
Табела 20. Меѓународен транспорт на патници помеѓу ЕУ-25 и светските региони во 2004 год.,	223
Табела 21. Меѓународен транспорт на товар и пошта помеѓу ЕУ-25 и светските региони во 2004 год.	225
Табела 22. Вкупен, домашен и меѓународен транспорт на товар и пошта во ЕУ-25.....	226
Табела 23. Бројот на патници по модалитети на транспорт во РМ (1970-1990 год.)	250

Табела 24. Бројот на патници по модалитети на транспорт во РМ (1990-2000 год.)	250
Табела 25. Квантитативен приказ на меѓународни прелети и аеродромски операции во Република Македонија (1998-2005 год.)	254
Табела 26. Приказ на движења на воздухоплови, патници, товар и пошта на меѓународниот аеродром Скопје во периодот 1990-2004 година.....	258
Табела 27. Бруто-домашен производ на Република Македонија во периодот 1990-2004	260
Табела 28. Вработени на аеродромите Скопје и Охрид	267
Табела 29. Пазарот на воздушниот транспорт помеѓу Република Македонија и земјите-членки на ЕУ	272

ЛИСТА НА ГРАФИКОНИ

Графикон 1. Шема на економското влијание на воздушниот транспорт.....	63
Графикон 2. Растот на воздушните патувања и светскиот БДП.....	71
Графикон 3. Приказ на вработеноста на аеродромите во Европа.....	85
Графикон 4. Структура на вработените на аеродромите во Европа.....	86
Графикон 5. Удел на модалитетите на транспорт во вкупниот транспорт во ЕУ	135
Графикон 6. Удел на земјите-кандидати во воздушниот транспорт на патници во ЕУ-25.....	211
Графикон 7. Трендот на вкупниот транспорт на патници во Република Македонија во периодот 1970-2000 година	249
Графикон 8. Учество на железничкиот, патниот, воздушниот и езерскиот транспорт во вкупниот транспорт на Република Македонија	251
Графикон 9. Развој на воздушниот транспорт на патници (1970-2000 год.)	251
Графикон 10. Редовен воздушен транспорт на патници во Република Македонија.....	252
Графикон 11. Историски приказ на развојот на воздушниот транспорт во Европа	256
Графикон 12. Вкупен број на реализирани летови во државите на ЕКАК (1998-2005 год.)	256
Графикон 13. Споредба на квантитативната динамика на воздушниот сообраќај во Европа и Република Македонија (1998-2005 година)	257
Графикон 14. Врската помеѓу стапката на раст на БДП во Република Македонија и бројот на патници на меѓународниот аеродром Скопје во периодот 1990-2004 година	262

1. ВОВЕД

Воздушниот транспорт претставува важна компонента во глобалната, европската и националната економија. Тој учествува во создавање на БДП, ја стимулира вработеноста, го поддржува производниот сектор, туризмот, трговската размена на добра и услуги, ја подобрува продуктивноста и поврзаноста помеѓу бизнисите, привлекува надворешни инвестиции, го развива социјалниот дијалог и го подига квалитетот на живеење. Исто така, воздушниот транспорт ја олеснува интеграцијата на економиите и заедниците и ја подобрува поврзаноста и мобилноста кои се всушност и клучни компоненти за проширувањето на ЕУ. Тоа претставува основа за стимулирање на добри односи во воздухопловството кои имаа исклучителна важност за постојаното зголемување на економскиот раст, економскиот и социјалниот развој и процесот на европската интеграција.

Импозантниот развој на Европската заедница, проследен со либерализацијата на пазарот за воздушен транспорт, овозможи, од сите форми на транспорт, воздушниот да достигне најимпресивен пораст. Односот патник-километар растеше со просек од 7.4% годишно помеѓу 1980 и 2001 година, додека сообраќајот на аеродромите на петнаесетте земји-членки порасна и повеќе од пет пати од пред 1970 година. Политиката за воздушниот транспорт беше развивана од страна на Европската заедница уште од 1977 година и продолжува и денес. Историски, овој развој е оригинален затоа што за прв пат група на земји заедно се насочија кон заедничка политика за воздушниот транспорт каде што правилата на ЕУ се применуваа на национално и на нивото на Заедницата. Процесот на проширување на Европската унија, а особено интеграцијата на новите економии на земјите од Југо-источна Европа предизвика значаен раст на побарувањата во воздушниот транспорт на овие пазари. Тоа во 2004 година придонесе, со воздушниот транспорт, да се превезат 650 милиони патници во ЕУ25 што беше зголемување за 8.8% во однос на претходната 2003 година.

Воздушниот транспорт во Европа генерираше близу 274 милијарди долари во Европскиот БДП како резултат на директното, индиректното и индуцираното влијание. Тоа во 2004 година имаше позитивна придобивка во европскиот начин на живот, подобрување на конкурентноста и економската моќ на Европа што

создаде можност за отварање на нови пазари и бизниси во општеството. Во истата година, воздушниот транспорт во Европа, вклучувајќи ги сите учесници: авиокомпаниите, аеродромите, менаџментот на воздушниот сообраќај и производната индустрија, вработуваше околу 4.1 милиони луѓе. Доколку се вклучи и економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт, бројот на работни места во Европа како резултат на активностите на воздушниот транспорт беше проценето на 7.5 милиони работни места и учество со 1,041.7 милијарди долари во Европскиот БДП.

По скоро две години опаѓање, како резултат од настаните на 11 септември 2001 година, воздушниот транспорт во Европа постигна значаен раст и во 2004 година забележа рекорден износ од 8.8 милиони летови. Прогнозите беа дека во Европа, тој ќе се зголеми за два пати во период од 15 до 20 години а можеби многу покоро за земјите во Јужна и Источна Европа. За Република Македонија, среднорочната прогноза до 2011 година посочи просечен раст на воздушниот сообраќај од 6.4% годишно, наспроти просекот од 4.5% за земјите кои пристапија на ЕУ и помал раст од 3.4% за старите земји-членки на ЕУ.

По големите политички промени во деведесетите и осамостојувањето на Република Македонија, воздушниот транспорт се развиваше низ три значајни етапи. Првата етапа беше поврзана со членството во Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО)¹ и активностите за надлежност врз македонското небо. Втората етапа на развој беше поврзана со членство во пан-европските организации, во прв ред Европската конференција за цивилно воздухопловство (ЕКАК)² и Европската организација за безбедност во воздушната навигација (ЕУРОКОНТРОЛ)³ и учеството во нивните стратегии и програми за развој на европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај. Исто така во оваа фаза е значајна и соработката со Европската банка за обнова и развој (ЕБОР)⁴ која беше значајна финансиска потпора на овие активности.

Третата фаза на развој на воздушниот транспорт, беше одраз на Процесот за стабилизација и асоцијација и соработката со институциите на Европската унија особено Европската комисија. Во 2001 година, Република Македонија беше

¹ International Civil Aviation Organization (ICAO)

² European Civil Aviation Conference (ECAC)

³ European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)

⁴ European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)

првата држава од Западен Балкан која ја потпиша Спогодбата за стабилизација и асоцијација со Европската Унија. Како важен приоритет, Спогодбата ја истакна соработката во воздушниот транспорт земајќи ги во предвид компонентите за поддршка на развојот односно економските и социјалните аспектите. Спогодбата несомнено имаше политичка вредност и даде поттик кон забрзана европска интеграција и вклучување на воздушниот транспорт во евроинтегративните процеси. Оваа етапа се карактеризираше со вклучување и активно учество на Република Македонија во регионалните проектите наменети за Западен Балкан: КАРДС-АСАТЦ⁵ и особено иницијативата за создавање на Европска заедничка воздухопловна област (ЕЗВО)⁶. На 9 јуни 2006 година, Република Македонија го потпиша Мултилатералниот договор за формирање на Европска заедничка воздухопловна област со што конечно се попочи патот кон целосна имплементација на правото на ЕУ во полето на воздухопловството.

Паралелно со трите развојни етапи, Република Македонија потпиша и повеќе билатерални договори за воздушен транспорт. До крајот на 2006 година, од вкупно 27 парафирани билатерални спогодби, 17 беа склучени со земјите-членки на ЕУ и 2 со кандидатите за членство во Унијата. На 9 јуни 2006 година во Луксембург на потпишувањето на Договорот за Европска заедничка воздухопловна област беше потпишан и Договорот помеѓу Европската заедница и Република Македонија за одредени аспекти во воздушниот превоз. Оваа хоризонтална спогодба имаше за цел да ги доведе во линија одредбите во билатералните спогодби спротивни на правото на Европската задница.

Република Македонија претставува важен сегмент на комплексниот систем на воздушниот транспорт во Европа. Европската комисија истакна дека формирање на Европска заедничка воздухопловна област врз основа на моделот на Единствен европски пазар, земајќи ги предвид економските и социјални аспекти и усогласување на европското законодавство не треба да биде процес само на подлабока интеграција на Унијата но и процес на поширока интеграција. Процесот ја вклучи и Република Македонија каде се очекува зголемен раст на воздушниот сообраќај. Од политички и од економски причини, Европската комисија го истакна големиот приоритет да се вклучат земјите соседи на

⁵ Aviation Safety and Air Traffic Control (ASATC)

⁶ European Common Aviation Area (ECAA)

проширената Европска унија во единствениот пазар на воздушниот транспорт. Политички, овие земји се идни членки на Унијата односно учесници во Процесот на стабилизација и асоцијација, партнери во пан-европското воздухопловно организирање и земји кои имаат склучено повеќе билатерални договори за пристап на пазарот за воздушниот транспорт. Економски, голем дел од земјите се насочени кон пазарите на Унијата, важни трговски и туристички партнери и значајни пазари за воздушниот транспорт.

2. ФОРМУЛАЦИЈА НА ИСТРАЖУВАЧКИОТ ПРОБЛЕМ

Се поголемото значење што го стекна воздушниот транспорт во динамичните меѓународни економски, социјални и политички односи а посебно во политиката на европската интеграција ја наметна потребата од негово научно изучување. Прашањето кое ги засега економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт станува се погласно особено со јакнење на јавната свест во контекст на европската и националната економија и видливите глобални економски промени. Историски гледано, генералната перцепција беше дека воздушниот транспорт и прашањата поврзани со него се главно затворени во пазувите на државата и монополскиот статус како главен приоритет. Не така одамна, не постоеше вистински интерес за ефектите на либерализираниот воздушен транспорт врз економијата и општеството. Овој интерес се искачи на првото место на piedestalot особено со големите економски и социјални придобивки кои воздушниот транспорт може да ги создава. Евроинтегративните процеси ја зголемија важноста на политичките, економските и социјалните задачи поставени пред воздухопловството. Според тоа, во пресрет на брзиот и значаен развој на воздушниот транспорт, брилијантниот бенифит што го создава и вонредно значајното влијание во развојот на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ и процесот на европската интеграција на Република Македонија, се наметна потребата воздушниот транспорт како широк спектар на национални можности и предизвици да се разгледува со фокус кон економските, социјалните и европските перспективи на РМ.

Истражувањето секако треба да овозможи зголемено разбирање на влијанието на воздушниот транспорт и придонесот во економијата и социјалната средина, како и спрегата помеѓу воздушниот транспорт и европската интеграција преку вредностите што ги создаваат. Задоволување на потребата за квантитативна и квалитативна потврда и проценката на придобивките и ефектите на воздушниот транспорт во економијата, поврзаноста со социјалната средина и нивната улога како двигател на процесот на европската интеграција е исто така значаен мотив со особена важност во светлото на Процесот за стабилизација и асоцијација, Европската заедничка воздухопловна област и конечното интегрирање на Република Македонија во Европската унија.

Од поставената научна тема и мотивите ќе произлезе и главното истражувачко прашање:

Кои се економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт и каква е улогата на воздушниот транспорт во развојот на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ и во процесот на европска интеграција на Република Македонија ?

3. ЦЕЛИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

Општите цели на истражувањето произлегува од проблемот на истражувачкото прашање и таа ќе биде: испитување и анализа на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт во ЕУ и Република Македонија, согледување на улогата на воздушниот транспорт со фокус на евроинтегративните процеси и компарација и анализа на придобивките и недостатоците.

Посебните цели на истражувањето ќе бидат :

1. Да се согледаат економските ефекти на воздушниот транспорт врз Република Македонија и ЕУ преку областа која ја поврзува економијата и воздушниот транспорт и се однесува на улогата на воздушниот транспорт во ланецот и мрежата на создавање вредности во економијата.

2. Согледување на социјалните ефекти на воздушниот транспорт преку областа која ја поврзува социјалната средина, економијата и воздушниот транспорт и се однесува на улогата на воздушниот транспорт во поширок аспект односно политиката и донесувањето на одлуки, одржливоста на воздушниот транспорт преку соработката со различни сектори и модалитети на транспорт, дијалогот во социјалната средина и промени во економско-политичката, социјалната и институционално-правната рамка.

3. Согледување на улогата на воздушниот транспорт во процесот на европска интеграција и тоа во контекст на развојот на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ но и поддршката на Процесот на стабилизација и асоцијација и Европската заедничка воздухопловна област односно областа која е поврзана со економско-политичките и институционално-правните аспекти како двигатели на промените што претставуваат основа за членство и исполнување на барањата што треба да се задоволат-прифаќање на законодавството на Европската унија (*acquis communautaire*).

4. Проекции на очекуваниот раст и развој на воздушниот транспорт и научно предвидување за очекуваните економски и социјални ефекти од воздушниот транспорт во идниот развој на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ но и ефектите на воздушниот транспорт врз макроекономските компоненти (особено БДП и вработеноста), економско-политичките меѓународни односи итн.

4. ЗАДАЧИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

За постигнување на своите научни цели, истражувањето ќе ги преземе следниве задачи:

1. Презентација, историска анализа и дескрипција на економските, социјални, институционално-правни и политичките состојби на воздушниот транспорт во Република Македонија и ЕУ но и на глобално ниво.

2. Анализа и детерминација на економското и социјално влијание на воздушниот транспорт земајќи ги во предвид сите учесници: авиопревозниците,

аеродромите, давателите на услуги во воздушната навигација и производната индустрија.

3. Анализа и согледување на директното, индиректното и индуцирано економско влијание на воздушниот транспорт изразено преку придонесот во бруто-домашниот производ на ЕУ и РМ.

4. Анализа и согледување на директното, индиректното и индуцирано економско влијание на воздушниот транспорт изразено преку придонесот во вкупната вработеноста на ЕУ и РМ.

5. Анализа и согледување на економското влијание на воздушниот транспорт изразено преку поддршката и иницирање на директни странски и домашни инвестиции во инфраструктурата, технологиите и човечките ресурси, и согледување на нивното влијание во економијата и општеството пошироко.

6. Анализа и идентификација на економските катализаторски ефекти на воздушниот транспорт изразени како поддршка на другите сектори односно меѓународната трговска размена, патувањето и туризмот, мобилноста, производствената индустрија и останатите сектори.

7. Анализа на економската, социјалната и политичката рамка на воздушниот транспорт во контекст на политиката на проширувањето на Европската унија, политиката на Унијата за воздухопловството и перспективата за европска интеграција на РМ.

8. Презентирање и анализа на економските, социјалните и политички состојби и економските трендови во Европската унија и Република Македонија, развојот на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ и можните трендови во воздушниот транспорт на национално, регионално и меѓународно ниво врз основа на реални економски и политички сценарија.

9. Историска анализа на влијанието на воздушниот транспорт врз развојот на единствениот европски пазар, проширувањето на ЕУ и споредба на статусот на воздушниот транспорт помеѓу Република Македонија и земјите-членки на Европската унија но и другите држави од регионот на Југо-источна Европа и Западен Балкан.

При анализата и согледувањето на економското и социјалното влијание на воздушниот транспорт и неговата улога во развојот на европскиот пазар, проширувањето на ЕУ и процесот на европска интеграција на РМ,

истражувањето секоја од овие појави ќе ги разгледаме посебно, но не губејќи го во предвид начелото на динамичка концепција во согледување на ефектите како и пристапот за објаснување на појавата.

5. ПРЕДМЕТ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

Предметот на истражувањето во рамките на поставената научна тема во поширока смисла се однесува на економските и социјални особености на воздушниот транспорт, вклучувајќи ги релевантните аспекти на воздушниот транспорт во развојот на единствениот европски пазар и проширување на ЕУ односно политичко-економското и социјалното дејствување, институционално-правните реформи и развојните процеси на европската интеграција. Во потесна смисла, предметот на истражувањето ќе опфати согледување на економското влијание (директното, индиректното и индуцирано), економскиот катализаторскиот ефект и социјалните придобивки од воздушниот транспорт врз ЕУ и Република Македонија. Исто така, предметот ќе опфати компаративно согледување на економските и социјалните ефекти на воздушниот транспорт врз макроекономските индикатори, во прв ред БДП и вработеноста, како и утврдување на сличностите и разликите на овие појавите помеѓу Република Македонија и земјите-членки на Европската Унија. Вака поставениот предмет на истражувањето покрај економските и социјални аспекти ќе вклучи и соодветни разгледувања сврзани за Единствената транспортна политиката фокусирана на воздушниот транспорт како и економските и политички односи помеѓу земјите-членки на Европската унија и Република Македонија во врска со воздушниот транспорт.

Во однос на овој концепт а во контекст на потребите на истражувањето ќе ги дефинираме следниве поими:

Воздушниот транспорт е специфичен сектор на транспортот кои ги опфаќа оние аспекти поврзани со превоз по воздух односно комерцијален воздушен транспорт кој претставува превоз на патници и добра на определени растојанија по воздушен пат.

Под економски аспекти на воздушниот транспорт се подразбира директен, индиректен и индуциран придонес односно мултиплицирана вредност што ја создава воздушниот транспорт во националната економија изразена преку учеството во БДП, вработеноста, дирекните странски инвестициите, поддршката на другите сектори како што се меѓународната трговска размена, туризмот, патувањето и мобилноста (економски катализаторски ефект). Овој економски аспект ја вклучува и улогата што воздушниот транспорт ја има во поддршката на слободите на единствениот пазар односно слободниот проток на луѓе, стока и услуги како основни начела на единствениот европски пазар. Економските ефекти на воздушниот транспорт се резултат на поврзаноста помеѓу аеродромите, авиопревозниците, менаџментот на воздушниот сообраќај и производната индустрија.

Од социолошки аспект, воздушниот транспорт формира единствена глобална транспортна мрежа, поврзувајќи ги луѓето, државите и културите што има значајна улога во интегрирање на проширената Европска унија. Тој стана се повеќе достапен за поголем број на луѓе кои сега можат да си дозволат да патуваат по воздух за задоволство и работа и претставува основа за менување на начинот на живот, зголемување на мобилноста и квалитетот на живот. Социјалната улогата на воздушниот транспорт во поширок аспект ги вклучува политиката и донесувањето на одлуки, одржливоста на воздушниот транспорт преку соработката со различни сектори и модалитети на транспорт и дијалогот во социјалната средина особено во времето кога растот на воздушниот транспорт има потреба од значајни промени во економско-политичката и институционално-правната рамка.

Воздушниот транспорт и неговата улогата како двигател на евроинтегративните процеси е во контекст на: развојот на единствениот европски пазар, поддршката на проширувањето на ЕУ, Процесот на стабилизација и асоцијација, партнерството во пан-европското воздухопловно организирање, билатералното регулирање на воздушниот транспорт помеѓу ЕУ и РМ, интегрирање на пазарот за воздушен транспорт во единствениот европски пазар и вклучување на РМ во Европската единствена воздухопловна област, поддршка на економската политика на Унијата како значаен трговски и туристички партнер, економско-политички и институционално-правна реформа како основа

за продуцирање на зголемени економски и социјални ефектите во воздушниот транспорт, имплементацијата на правото на ЕУ за воздухопловството во националното законодавство како обврска за исполнување на условите за полноправно членство.

Националната стратегија за интеграција на РМ во ЕУ претставуваат основните цели, насоки и приоритети за стекнување на членство на РМ во ЕУ.

Процес на стабилизација и асоцијација е политика на ЕУ за односите со Западен Балкан со цел да им помогне на овие земји во постигнување на условите за членство во ЕУ.

Спогодбата за стабилизација и асоцијација претставува инструмент на ЕУ за земјите вклучени во Процесот на стабилизација и асоцијација која има за цел постигнување на критериумите за членство во ЕУ преку одреден транзиционен период.

Единствениот европски пазар претставува пазар помеѓу земјите-членки кој се создаде низ повеќегодишна еволуција и развој на европската интеграција каде преку институционална и правна рамка се гарантираат "четирите фундаментални економски слободи" односно слободното движење на стоките, услугите, луѓето и капиталот.

Политиката на ЕУ за воздухопловството е политика на ЕУ кон третите земји со цел постигнување на Европска заедничка воздухопловна област врз основа на моделот за Единствен пазар за воздухопловството.

Европска заедничка воздухопловна област претставува инструмент на Европската унија наменет за трети земји меѓу кои е РМ за постигнување и усогласување на економските, институционални, правни, безбедносни, социјални и еколошки стандарди со оние на ЕУ во областа на воздухопловството.

Единствен пазар на ЕУ на воздухопловството претставува модел кој е суштински за Европската заедничка воздухопловна област и претставува основа за унапредување на меѓународните економско-политички воздухопловните односи помеѓу ЕУ и третите земји. Моделот започна да се применува од октомври 1996 година откако Советот на ЕУ ја овласти Европската комисија да води преговори и да склучува еден или повеќе договори за пристап на пазарите за воздушен транспорт во името на Европската заедница.

Одржлив развој претставува главен предизвик со кој се соочува модерното општество што условува правилен баланс помеѓу економскиот раст, социјалниот прогрес и еколошка одговорност, трите главни столба на одржливоста, со цел задоволување на потребите на сегашноста без да се доведе во прашање способноста на идните генерации да ги задоволуваат своите сопствени потреби.

6. ОСНОВНА ХИПОТЕТИЧКА РАМКА

Основниот хипотетички став поставен во врска со предметот на истражувањето е искажан на следниов начин: Развојот на воздушниот транспорт има позитивно влијание врз процесот на интеграција на ЕУ и Република Македонија во ЕУ. Бројни се економските и социјални аспекти на тоа влијание на воздушниот транспорт врз економијата но и во промените на животот на луѓето, културата и стилот на живеење и квалитетот на живот. Вака поставениот хипотетички став произлегува од влијанието што воздушниот транспорт го има врз економијата и социјалната средина но и влијанието врз политичките, институционално-правните компоненти во услови на динамичките европски промени во воздушниот транспорт, меѓународните економски односи и процесот на евроинтеграција на Република Македонија.

Врз веќе поставеното истражувачкото прашање и основниот хипотетички став ќе ги поставиме следнаве посебни и поединачни истражувачки хипотези, преку кои воздушниот транспорт ќе има позитивна улога и влијание за ЕУ и Република Македонија и тоа:

- со придонесот во создавање на бруто-домашниот производ;
- со придонесот во вкупната вработеност односно намалување на невработеноста;
- на слободниот проток на луѓе, капитал, добра и услуги кои имаат позитивно влијание во развојот на единствениот европски пазар и проширувањето на ЕУ;
- преку поддршка на другите сектори во економијата;

- преку интегрирање на пазарот за воздушен транспорт на Република Македонија во единствениот европски пазар за воздушниот транспорт и подигање на безбедноста и сигурноста во авиосообраќајот;
- во поддршка на Процесот за стабилизација и асоцијација и прилагодување на националното законодавство со правото на Европската Унија;
- поддршка на Република Македонија за интеграција во Европската заедничка воздухопловна област;
- преку поддршка на меѓународната трговска размена;
- со поттикнувањето на директни странски инвестиции;
- ќе стимулира добри меѓународни економски и политички односи;
- ќе придонесе за развој на туризмот;
- ќе придонесе за пораст на вкупната продуктивност на трудот;
- ќе придонесе за подигање на квалитетот на живот;
- ја зголемува мобилноста на луѓето и услугите;
- се стимулира социјалниот дијалог со европските партнери во процесот на интегрирање на Република Македонија;
- ќе придонесе за одржливиот развој;

7. НАУЧНА И ОПШТЕСТВЕНА ОПРАВДАНОСТ

Имајќи ја предвид потребата од посеопфатна интердисциплинарна научно-теориска анализа на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт и неговата улогата во евроинтегративните процеси, научната оправданост на истражувањето пред се сведува на: преку релевантна економска, социјална, правна и политичка анализа да се придонесе кон посеопфатно унапредување на постојните недоволни теориски и емпириски сознанија за оваа област.

Воздушниот транспорт, наспроти другите комерцијални сектори, историски се карактеризираше со висок степен на учество на државата во неговото регулирање. Можеби поради самата негова специфика, ставен под превезот на остварување на јавно добро и особено комплексните политички и

социо-економски барања поврзани со него, воздушниот транспорт долго време беше алатка во служба на државниот монопол и субвенционирање. Глобализацијата и широката распространетост на пазарната економија, доведе до прифаќање на либерализацијата, како процес кој првобитно беше инициран во САД и ЕУ и постепено се ширеше во останатите делови на светот. Несомнено, либерализацијата на пазарот за воздушен транспорт во ЕУ заснована врз Единствената европска транспортна и конкурентска политика доведе до значајни придобивки во развојот на единствениот европски пазар а ефектите особено се почувствуваа во проширувањето на ЕУ. Благодарение на отварањето на пазарот и зголемената конкуренција, корисниците имаа придобивки особено во поширокиот избор на рути и значителното намалување на цените што го претворија воздушниот транспорт широко прифатлив модел за патување. Тоа особено ги поддржа пазарните слободи, слободното движење на луѓе, стока и услуги значајни за развојот на единствениот пазар но и интеграцијата на проширената Унијата. Но сепак, овој процес не беше ограничен само за земјите-членки на ЕУ, туку со значаен интерес преку политиката на Унијата за воздухопловството се пренесе и во замјите соседи на проширената Унија вклучувајќи ја и РМ.

Научниот аспект на истражувањето е тесно поврзан со **практично општествениот аспект**. Се поголемото значење на економските и социјалните ефекти на воздушниот транспорт и улогата во евроинтегративните процеси, релевантна научна проученост може да се доведе во тесна врска со практичната примена како значајна основа за развој на воздушниот транспорт и поддршка на процесот на европска интеграција. Ова е особено значајно за Република Македонија во контекст на Процесот за стабилизација и асоцијација, проширувањето на единствениот европски пазар на воздухопловството и интегрирањето во Европската заедничка воздухопловна област. Практично, економско дејствување на меѓународниот воздушен транспорт се наоѓа во тесна врска со глобализацијата и движењата на меѓународните политички и економски односи. Тоа од своја страна го поставува прашањето за прилагодување на воздушниот транспорт во областа на економското регулирање, институционално-правната поставеност, социјалното усогласување, прифаќање на транспортната и

конкурентската политика на Унијата, но и во насока на унапредување на економските и политичките односите со неа. Треба да се нагласи дека комбинацијата од успешното поврзување на националната стратегија со регионалните и европските планови за развој на воздушниот транспорт, препознавање и прикажување на осетливиот економски интерес и добро истражени прегледи на економските и социјалните ефекти овозможува позитивна менаџерска алатка и охрабрување на инвестициите (што може да доведат до генерирање на нови вработувања и други економски активности). Согледувањата на економските и социјалните ефекти на воздушниот транспорт врз основа на истражувачки резултати ќе има значајна општествена оправданост преку можноста да се поттикне акција во насока на забрзување на процесот на европската интеграција и кон побрзо усогласување и имплементација на законодавството и прифаќање на стандардите на Европската унија. Исто така, задоволување на потребата да се има напредна студија за економските и социјални придобивки од воздушниот транспорт во контекст на евроинтегративните процеси во Република Македонија и споредба на овие придобивки со земјите членки на ЕУ и земјите од Југо-источна Европа е особено важна со оглед на се поголема актуелизација на ваквиод вид истражувања во Европа и Светот.

Од посебно научно и практично значење е и прогнозирање на развојните трендови и тенденции на воздушниот транспорт и процесот за европска интеграција каде се бара интердисциплинарна анализа на движењето во меѓународните економски и политички односи и нивното влијание врз преобразбата на воздушниот транспорт во Република Македонија.

8. МЕТОДИ И МЕТОДОЛОШКИ ПОСТАПКИ

Методот на истражувањето произлегува од самиот предмет, од општиот хипотетички став и наведените цели на истражувањето. Истражувањето ќе го користи квалитативниот и квантитативниот методолошки приод, односно **интегративниот приод - методот на триангулација**. Исто така, истражувањето ќе

ја користи општата аналитичко-дедуктивна и структурално-функционалистичка метода со користење на неколку посебни методи и методолошки постапки: 1) компаративна анализа на економско-социјалните и институционално-правните особености на воздушниот транспорт и процесот на европска интеграција; 2) историско-економска квалитативна и квантитативна анализа на развој на воздушниот транспорт во РМ и ЕУ; 3) квалитативна и квантитативна економска и социјална анализа на релевантните аспекти на воздушниот транспорт во однос на единствениот пазар и проширувањето на ЕУ; 4) економска и историска анализа на Единствената транспортна политика со фокус на воздушниот транспорт и единствениот европски пазар; 5) историска и економска анализа на промените и процесите што влијаат врз воздушниот транспорт и процесот на евроинтеграцијата во РМ; 6) правно-економска анализа на спогодбите склучени помеѓу ЕУ и РМ во однос на воздушниот транспорт и европската интеграција. Наведените методи на истражувањето подразбираат и релевантна примена на индуктивни и дедуктивни методолошките постапки и примена на методите на апстакција, конкретизација, квантификација, анализа и синтеза во зависност од конкретниот пример што се разгледува.

Покрај наведените методи и постапки, во согласност со карактерот на предметот на истражувањето, посебно место во истражувањето ќе има примената на анализа на содржината на документ.

Процесот на истражувањето ќе биде цикличен со повеќе фази и секвенци што не се линеарни, туку циклични ќе се повторуваат во облик на спирала.

Методолошките постапки (техники) за собирање на податоци ќе го користат начелото на триангулација што означува комплементарна, интегрална, мешана употреба на повеќе методи на истражувањето како постапка за создавање искуствена евиденција.

Во истражувањето особено ќе ја користиме техниката на анализата на документи како посебна истражувачка техника за собирање на објективни, систематски и квантитативни податоци и квантитативен опис на очигледната содржина на симболичкото комуницирање или опишување.

Како примарен извор на податоци, истражувањето ќе ги користи податоците од сопствената искуствена евиденција стекната преку соработката со домашни и странски експерти од националните воздухопловни власти,

меѓународните воздухопловни организации и Европската комисија кои работат во областа на економското регулирање на воздушниот транспорт, правни експерти кои работат на евроинтегративните процеси и меѓународното воздухопловно право, експерти вклучени во работата на авиокомпаниите и аеродромите, експерти од економијата кои работат во полето на конкуренцијата и државната помош но исто така и дел од вработените во воздушниот транспорт кои имаат познавање од оваа проблематика.

Секундарен извор на податоци ќе бидат: јавните официјални документи на меѓународните организации ЕУРОКОНТРОЛ, ИКАО, институциите на Европската унија односно Комисијата, Советот и Европскиот парламент, националните воздухопловните власти. Исто така ќе се користат и неофицијални пишани документи: стручни списанија, книги, експертски студии, библиографии, предавателни документи, статистички извори (тековни статистики, статистички анализи) издадени од страна на ЕУРОКОНТРОЛ, ИКАО, ЕУРОСТАТ⁷, ЕБОР, ИАТА⁸, АКАРЕ⁹, ММФ¹⁰, АТАГ¹¹, ЕИБ¹², ИЛО¹³ и Државниот завод за статистика на Република Македонија.

Во третиот дел на истражувањето ќе се спроведат методолошки постапки и техника за обработка и анализа на податоците. Во посебната етапа на обработка на податоците истражувањето ќе ги преземеме следниве дејствија: создавања на аналитички табели со податоци и графикони, техничка и компјутерска обработка односно создавање на епистемолошка содржина чија материјална последица ќе биде материја прикладна за анализа.

Пред отпочнување на анализа на податоците ќе извршиме критичка анализа на целата теориска и емпириска евиденција. Целта на оваа критичка анализа е да се откријат грешките во сите три фази (начин и квалитет на собирањето, обработката на податоците и изведените синтетички показатели) како и утврдување на обемот, видот и причината за грешките и давање оценка за степенот на научната употребливост на добиените податоци.

⁷ Statistical Office of the European Communities, (EUROSTAT)

⁸ International Air Transport Association, (IATA)

⁹ Advisory Council for Aeronautical Research in Europe, (ACARE)

¹⁰ International Monetary Fund, (IMF)

¹¹ Air Transport Action Group, (ATAG)

¹² European Investment Bank, (EIB)

¹³ International Labour Organisation, (ILO)

Како што произлегува од предметот на истражувањето, научната анализа ќе подразбира интердисциплинарен приод во областите на европската интеграција, воздушниот транспорт, економијата, социологијата, меѓународните економски односи и меѓународното правно. Анализата на податоците како сложена и повеќе слојна операција ќе се состои од: опис, интерпретација и заклучување, вклучувајќи го тука објаснувањето на појавите, разбирање на појавите и компарација на појавите. Како посебни методолошки постапки за анализа, истражувањето ќе ги користи и структурално-функционалната анализа и генетската анализа.

По завршување на горе наведените фази ќе пристапиме кон изготвување на истражувачки извештај кој ќе биде погоден за објавување на резултатите. Тој ќе се состои од воведен дел со кратка реприза на точките на истражувачкиот проект, централен дел со претставување и дискусија на основните резултати и научната анализа и заклучок со дискусија за резултатите на анализата, верификација на хипотезите, повратна критика на употребуваните методи и методолошки постапки и предлози за идни истражувања.

9. СПОРЕДБА И ПОВРЗАНОСТ СО ДРУГИ ИСТРАЖУВАЊА

Поновите научни истражувања од оваа област имаат не само теориска, туку во голема мера и практична вредност, пред се поради тесната врска на економско-политичката и институционално-правната поврзаност со практичното функционирање, односно економското и социјално делување на воздушниот транспорт. Скоро сите истражувања за економските и социјалните ефекти на воздушниот транспорт истакнуваат дека воздушниот транспорт е особено значаен за европската економија. Улогата што воздушниот транспорт ја има како удел во создавање на европскиот БДП и генерирање на вработеноста иницираа повеќе значајни студии каде во прв ред квалитативно и квантитативно ги детерминираа овие две макроекономски компоненти преку согледување на директното, индиректното и индуцираното економско влијание односно мултиплицираниот ефект и понатаму фокусот го насочуваа кон економскиот катализаторски ефект. Целта на овие истражување во суштина беше утврдување

и приказ на придонесот на воздушниот транспорт во економијата и социјалната средина како и оправданост за неговиот понатамошен развој. Една најзначајна светска студија спроведоа Air Transport Action Group and Oxford Economic Forecasting: The economic & social benefit of air transport, 2004 која го детерминираше светскиот и европски економски učinok и социјалните придобивки на воздушниот транспорт. Студијата на Wilbur Smith & Associates: "The Economic Impact of Civil Aviation in US", 2000 го изрази економското влијание на воздушниот транспорт во САД, додека студијата на CERMAS¹⁴: "The Economic Impact of Air Transport on the EU Economy", September 2003 го идентификуваше економското влијание на воздушниот транспорт во економијата на Европската унија. Значајно студија беше продуцирана од OEF¹⁵: "The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy", November 1999 која се однесуваше на придонесот на воздухопловната индустрија во националната економија.

Многу држави, региони и аеродроми спроведуваа студии за економското и социјалното влијание на воздушниот транспорт. Сите овие истражувања, иако даваат значајни насоки, не ја опфаќаат и не се однесуваат на Република Македонија и придобивките од воздушниот транспорт и европската интеграција. Фактот што во Република Македонија, за разлика од светските и европските трендови, скоро и да нема истражувања кои ја обработуваат темата на економските и социјалните ефекти на воздушниот транспорт, ја посочува зголемената важност да се спроведе едно вакво истражување.

¹⁴ European Center for Aerospace and Air Transport Research-Toulouse Business School

¹⁵ Oxford Economic Forecasting

ПРВ ДЕЛ

**ЕВОЛУЦИЈА И ОРГАНИЗАЦИЈА НА ВОЗДУШНИОТ
ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА**

I. ИСТОРИСКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН РАЗВОЈ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА

1. Историски околности што придонесоа за глобална организација на воздушниот транспорт

Појавата на воздушниот транспорт и неговиот развој особено после половината на XX век го смени лицето на светот засекогаш. Денес, цивилното воздухопловство претставува моќна сила која го движи и развива модерното глобално општество. Здравиот систем и растот на воздушниот транспорт создава и поддржува милиони работни места ширум светот. Воздушниот транспорт е комплексен систем кој формира дел од економскиот живот на многу земји и претставува катализатор за патувањето и туризмот како најголема светска индустрија. Покрај економскиот развој, воздушниот транспорт ја збогатува социјалната и културната фабрика на општествата и придонесува за одржување на мирот и просперитетот низ светот. Меѓутоа денешниот развоен степен на воздушниот транспорт во светот, каде што само авиопревозниците вработуваат над 4 милиони луѓе и генерираат 400 милијарди долари економски output е резултат на долгиот и тежок пат на неговата еволуција.

Уште пред Првата светска војна, со првите чекори во воздухопловството, луѓето предвидуваа дека појавата на воздухопловот ќе даде нова димензија на транспортот што не ќе може да се задржи во рамките на националните граници. Од таа причина, на покана на Франција, се свика првата важна конференција за меѓународните воздухопловно-правни прописи која се одржа во 1910-тата година во Париз. На Конференцијата учествуваа 18 европски држави кои поставија бројни основни принципи за регулирање на воздухопловството.¹⁶

Крајот на непријателството од војната особено беше потребен во поглед на безбедноста и рапидниот транспорт на добра и луѓе преку долгите и прекуокеанските релации. Затоа стана јасно дека овој нов и сега значителен

¹⁶ http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history01.htm

напредок на транспорт го бара меѓународното внимание. Очигледни беа и причините воздухопловната материја да се третира како предмет на Мировната конференција која се одржа во Париз во 1919 година и заради тоа доверена на специјална Комисија за воздухопловство¹⁷ која имаше потекло во Комитетот за меѓусебно поврзување во воздухопловството¹⁸ формиран во 1917 година. Меѓународната воздухопловна конвенција беше потпишана на Мировната конференција во Париз од страна на 26-те од 32 претставници на сродните и поврзани сили и беше начелно ратификувана од 38 држави. Оваа Конвенција содржеше 43 членови кои се однесуваа на сите технички, оперативни и организациони аспекти на цивилното воздухопловство и исто така предвидуваше формирање на Меѓународна комисија за воздушна пловидба, (ИКАН)¹⁹ која ќе го надгледува развојот во цивилното воздухопловство и ќе предложи мерки неопходни за одржување на овој развој. Конвенцијата ги презема сите начела кои веќе беа формулирани од страна на конференцијата која се одржа во Париз во 1910 година. За помош на Комисијата, се постигна согласност да се формира мал постојан Секретаријат во Париз. Формирањето на ИКАО како наследник на ИКАН донесе крај и распуштање на оваа Комисија.

Годините помеѓу двете светски војни беа години на забележителен развој на цивилното воздухопловство како на техничко така и на комерцијално поле иако летањето не беше масовно и остана ексклузивитет на личниот транспорт. Во овој период, трагањето по поголеми брзини, технолошки напредок и покривање на поголемо растојание продолжи во скоро сите индустријализирани држави и секој чекор напред во полето на воздухопловството го пополнуваше мозаикот и создаваше основа на се поголемиот потенцијал на воздушниот транспорт. Иако во текот на Втората светска војна, воздухопловството успеа да направи значајни човечки катастрофи сепак неговото користење отвори значајна можност за техничкиот и оперативниот напредок во светот. За прв пат поголем број на луѓе и добра беа транспортирани на долги дестинации а средствата на земјата се развиваа за да дозволат проток на уреден и експедитивен начин. Заради ваквиот развој на настаните, во 1943 година САД иницираа студии за пост воените

¹⁷ Aeronautical Commission

¹⁸ Inter-Allied Aviation Committee

¹⁹ International Commission for Air Navigation, (ICAN)

проблеми во цивилното воздухопловство кои уште еднаш ја потврдија вербата дека воздухопловството треба да се развива на меѓународно ниво и дека не би било возможно воздухопловството да се користи за глобален економски развој во светот без присуство на меѓународен модел на соработка.

2. Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство и основањето на ИКАО во составот на ОН

Послевоените студии иницираа значајни консултации помеѓу САД и големите сојузници кои резултираа со покана на САД до 55 држави за учество на Меѓународната конференција за цивилното воздухопловство.²⁰ Конференција во Чикаго која започна на 1 ноември иницираше договор за брзо формирање на привремени светски воздушни рути и услуги, основање внатрешен совет за собирање, запис и студирање на податоци во поглед на меѓународното воздухопловство и препораки за негово подобрување. Конечно, Чикашката конференција повика на дискусија за принципите и методите кои треба да бидат следени во усвојување на новата воздухопловна конвенција. На 7 декември 1944 година, 52 држави ја потпишаа Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство или позната што уште како Чикашка конвенција. Оваа Конвенција ги постави темелите на постојаната Меѓународна организација за цивилно воздухопловство со цел постигнување на највисок можен степен на сигурна меѓународна соработка и создавање на еднообразност во регулативите и стандардите, процедурите и организираноста во материјата за цивилното воздухопловство. Во исто време беа потпишани и Меѓународниот договор за транзит на услуги²¹ и Меѓународниот договор за воздушен транспорт²². Беа подготвени и 12 технички анекси на Конвенцијата и стандардна форма на билатерален договор за регулирање на воздушниот транспорт. Мошне значаен успех на оваа Конвенција беше поставување правила за регулирање на воздушната пловидба во полето на техниката што особено придонесе за безбедност во летањето. Ова беше важен и голем чекор кој го поплови патот за

²⁰ http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm

²¹ International Air Services Transit Agreement, (IASTA)

²² International Air Transport Agreement (IATA)

примена на еднообразен и заеднички систем за воздушен транспорт во целиот свет. Заради неизбежното доцнење со ратификацијата на Конвенцијата, на Конференцијата се потпиша Внатрешен договор кој предвиде формирање на привремена меѓународна организација. Оваа привремена организација имаше техничка и советодавна природа и започна со работа во август 1945 година и оперираше се до април 1947 година. Со седиште во Монреал, ПИКАО²³ имаше големо значење во преодниот период за постигнување на целта- соработка во полето на меѓународното цивилно воздухопловство. Во 1947 година, промената од ПИКАО во ИКАО беше само формална. Ратификацијата на Конвенцијата од страна на 26 држави, што беше услов за почеток на работата на Организација зацртана во Конвенцијата, овозможи на 4 април 1947 година создавање на единствена постојана меѓународна организација за цивилно воздухопловство. Во октомври истата година, ИКАО стана специјализирана агенција во рамките на Обединетите Нации поврзана со Економскиот и социјалниот совет, (ЕКосоц)²⁴. Како специјализирана агенција на ОН, ИКАО имаше мандат да осигура безбеден ефикасен и уреден напредок за еволуција на меѓународното цивилно воздухопловство. Во согласност со Конвенцијата, Организацијата е осмислена да функционира преку трите главни тела: Собрание, Совет и Секретаријат раководени од Претседател на Советот и Генерален секретар. Собранието составено од претставници на сите договорни страни е суверено тело на ИКАО кое се среќава на секој три години за да ја разгледа работата на Организацијата, зацртува политика за наредните години и тригодишен буџет. Советот ги спроведува директивите на Собранието и ги извршува задачите и обврските доделени со Конвенцијата и во согласност со одредбите на Конвенцијата. Тој е одговорен за усвојување и инкорпорација на меѓународните стандарди и препорачани практики кои заради полесно снаоѓање ги означува како анекси на Чикашката конвенција и ги известува сите договорни земји за преземеното дејство. Во својата работа, насочена кон развој на стандардите, Советот во техничките материи е помогнат од Комисијата за воздушна пловидба, во економските материи од Комитетот за воздушен транспорт и во материјата на воздухопловната сигурност од Комитетот за незаконски интерференци.

²³ Provisional International Civil Aviation Organization, (ПИКАО)

²⁴ Economic and Social Council (ECOSOC)

Аспектите поврзани со економското регулирање се во надлежност на Економската комисија. Комисијата е помошно тело кое главно се формира на секоја редовна седница на Собранието за дискусија и резолуција на економските задачи во полето на меѓународниот воздушен транспорт.

На глобало ниво, правната инфраструктура за создавање и модернизација на стандардите и препорачаната практика е одговорност на ИКАО. Секој лет што секој момент се овива некаде во светот било да е управуван од контролата на летање, аеродромските власти или пилотите е врз основа на ист едообразен начин благодарение на овие универзално прифатени стандарди. Од другата страна на монетата се политичките задачи и националниот суверенитет кои преку меѓународната соработка добиваат глобални решенија. За исполнување на овие цели од страна на ИКАО беше договорена поделба на површината на земјата на региони во зависност од сличната природа на посебните и специфични проблеми во воздушната пловидба. Затоа беше одлучено тоа да се постигне преку формирање на регионални канцеларии лоцирани или во регионот кои ќе го опслужуваат или што е можно поблиско до таквиот регион. Во контекст на усвоениот концепт на региони и регионални канцеларии, регионалните активности можеа да се преземат само доколку не се во конфликт со активностите на Организацијата ширум светот односно овие активности може да се разликуваат од регион до регион земајќи ги предвид општата економска, технолошка или социјална средина на самиот регион. Покрај седиштето во Монтерал, Канада оваа Организација сега има седум регионални канцеларии ширум светот.

3. Европа како дел од системот на ИКАО

Концептот на ИКАО за региони и регионални канцеларии, практично започна во август 1946 година кога ПИКАО го формираше привремено европското регионално тело со седиште во Париз. Тоа во 1947 година стана Европска канцеларија на ИКАО. Европска канцеларија во 1947 година, беше под директна надлежност на веќе официјалната ИКАО, и имаше одговорност врз

материјата за воздушна пловидба во Европско-медитеранскиот и Северно-атланскиот регион. Така организацијата и односите помеѓу државите и главната и регионалната канцеларија беше поделена на два сегмента. Материјата која се регулира ширум светот кореспондираше со главното седиште на ИКАО додека регионалната материја за воздушната пловидба беше во тесна врска со регионалната канцеларија. Во работата на регионалната канцеларија учествуваа и оние земји кои физички не припаќаа во регионот но нивните национални авиокомпаниии или индивидуално водени меѓународни операции беа во рамките на регионот заради заштита на интересите на корисниците.

4. Пан-европски меѓународни организации во воздушниот транспорт

Кога првите комерцијални млазни воздухоплови го заземаа европското небо во доцните 1950-ти години, лицето на европското воздухопловството се промени засекогаш. Во однос на ова, формирањето на пан-европските организации имаа значајна улога во развојот на воздушниот сообраќај на европското небо кое денес е второ најфреквентно во Светот. Само неколку години по економското, културното и демографското пустошење на Втората светска војна, духот на континентот беше идентификуван, се потпиша Договорот од Париз во 1951 година, поставувајќи ги темелите на Обединета Европа. Еден од најочигледните знаци на ревитализацијата на Европа беше појавувањето на новиот вид-меѓународен воздушен патник. Воздушните патувања значително се зголемуваа и во зависност од меѓународниот бизнис го стимулираа растот на воздушниот сообраќај. Патувањето за задоволство за прв пат стануваше реално можно и го поттикна развојот на новиот модерен туризам. Новата генерација на големи воздухоплови, како резултат од развојот на авиоиндустријата, способни да пренесуваат и повеќе од стотици патници ја спојуваа земјината топка со неверојатна брзина. Трансатланските летови станаа секојдневни. Заедно со овој нов и постоечки развој на Европскиот континент дојде и новиот предизвик. Како да се контролира воздушниот простор во Европа, низ кој ќе се зголемува бројот на воздухоплови кои летаат и потребата да се осигурува безбедно, брзо и ефикасно пристигање на патници и товар на крајната дестинација. На ова се

надоврза и потребата за решавање на постоечките проблеми за контрола на воздушниот простор кои беа влошени и од властите кои имаа бројни поделени одлуки во меѓусебните односи.

4.1 Европска конференција за цивилно воздухопловство

Во 1954 година, со иницијатива на ИКАО и Советот на Европа, на Конференцијата за координација на воздушниот транспорт во Европа се основаше Европската конференција за цивилно воздухопловство. Формирана во Стразбург, примарната цел на Европската конференција беше развој на европското цивилно воздухопловство заснован врз начелата на координација и соработка. Како регионална меѓувладина организација за цивилно воздухопловство која има главно седиште во Регионалната канцеларија на ИКАО во Париз, Европската конференција ги собира заедно националните претставници за цивилно воздухопловство во поглед на изнаоѓање на заеднички регионални политики и приоди во регулирање на материите од воздушниот транспорт. Амбициозната работна програма и основните политички одлуки кои опфаќаа различни аспекти на воздухопловството се донесуваа на Пленарната конференција на ЕКАК, суверено тело на организацијата со средба на тригодишни и среднопериодични средби.

ЕКАК имаше големо значење врз кревање на стратегијата за менаџментот на воздушниот сообраќај во новиот милениум. Покрај стратегии, ЕКАК донесуваше резулции и политички изкази кои мора да бидат инкорпорирани во националното законодавство. За разгледување на ургентните материи некогаш и на релативно неформална основа често се одржуваат и средби на директори на националните воздухопловни власти²⁵. Комитетот на ЕКАК за координирање ја хармонизираше работата на четирите постојани комитети и средбите на директорите за цивилно воздухопловство и вршеше надзор на финансирањето на ЕКАК. Европската конференција за цивилно воздухопловство има улога на форум за дискусија помеѓу земјите во Европа

²⁵ ECAC Meetings of Directors General of Civil Aviation

односно нејзините 42 земја-членка и останатите региони или држави во светот и склучува меѓународни договори и меморандуми за разбирање.

4.2 Европска организација за безбедност во воздушната навигација

Визијата за европскиот воздушен сообраќај промовирана од ЕУРОКОНТРОЛ која подоцна беше целосно поддржана од Европската унија е создавање на Едно небо за Европа. Многу брзо после Втората светска војна, стана очигледно дека воздушниот сообраќај длабоко навлезен во сите пори на современиот живот. Ова негово големо значење за економскиот, социјалниот, политичкиот, технолошкиот и секој друг развој на земјите во Европа како и неговите специфични карактеристики и услови во кој тој се одвива го поттикна историското создавање на Организацијата ЕУРОКОНТРОЛ во раните шеесети години. Со понатамошниот развој на Организацијата, таа во деведесетите започна да го развива европскиот воздушен сообраќај врз основа на широкиот европски консензус, искуство, експертиза и партнерство создавајќи визија за единствено пан-Европско небо.

На дипломатската конференција во октомври 2002 година, Европската заедница и пристапи на Конвенцијата на ЕУРОКОНТРОЛ. Преговорите за овој настан започнаа во 1997 година, со потпишување на ревидираната Конвенцијата на ЕУРОКОНТРОЛ. Ова ја отвори можноста, Европската заедница да стане членка на ЕУРОКОНТРОЛ. Бавно но сигурно, патеката за пристап, конечно зема место на дипломатската конференција во седиштето на ЕУРОКОНТРОЛ во Брисел. Големата важност на овој настан беше, не само за да го забрза процесот на ратификација на ревидираната Конвенција, но исто така и да ја зајакне Организацијата со давање на легална сила, нешто што ќе биде неопходно во ефективниот развој на визијата за Едно небо за Европа. Следено од овој пристап, Европската комисија ќе ја застапува Европската заедница која ќе има исти права и обврски како која било држава членка. Таа ќе ја координира позицијата на земјите-членки на Европската унија во оваа материја за која Заедницата има компетентност (политика на истражување и развој, стандардизација, транс-Европските мрежи и Единственото европско небо).

Во декември 2003 година, ЕУРОКОНТРОЛ и Европската комисија потпишаа "Меморандум за соработка" за да ја зголемат нивната меѓузаемна соработка. Европската комисија и Европскиот парламент го подвлекоа фактот дека учеството и соработката со ЕУРОКОНТРОЛ е суштинско за успешно имплементирање на иницијативата за Единствено европско небо. Единственото европско небо предвидува развој на повеќе специфични и детализирани правила за дополна на генералната рамка што ќе биде постигнато преку правила за имплементирање²⁶. Тие во широк обем ќе бидат подготвени и развивани од страна на ЕУРОКОНТРОЛ врз основа на доверувањето на мандат. За таа цел, Европската заедница и довери мандати на ЕУРОКОНТРОЛ за развој и формулација на нацрт правилата за имплементирање во тесна соработка со сите релевантни учесници засегнати од таа проблематика. Консултациите вклучуваат широко опсежни технички дискусии врз основа на работните договори со сите учесници, како и повеќе формулирани процеси предвидени кон крајот на нацрт процесот каде од заинтересираните страни ќе биде барано да ги поднесат своите финални и официјални погледи и коментари за нацрт правилата за имплементирање. Важно е да се забележи дека консултативниот процес беше равиван со цел да осигураат навремен и ефикасен дијалог со сите учесниците на воздухопловната заедница и да ги земе во предвид нивните погледи и барања за да го зајакнат социјалниот дијалог неопходен за идниот развој на Европа.

Понесен од технолошкиот развој и своето неуморно ангажирање, ЕУРОЦОНТРОЛ придонесе за обезбедување на сигурни, ефикасни и економски услуги. Тој е архитект и менаџер на воздушниот сообраќај во Европа. И служи на воздушно-транспортната индустрија, на економијата и на патниците, за да осигура безбедно, сигурно и ефикасно користење на Европскиот воздушен простор. Освен тоа, Организацијата ги развива европските решенија за исполнување на предизвиците како што се: зголемување на капацитетот за управување со мрежата на воздушниот простор, намалување на задоцнувањето и трошоците, управување со порастот на воздушниот сообраќај, подобрување на ефикасноста и намалување на загадувањето и бучавоста. Во соработка со своите партнери во индустријата за воздушниот сообраќај обезбедува широко поле на

²⁶ ('implementing rules')

услуги: од обука на контролорите за лет, до управување со протокот на воздушниот сообраќај; од регионална контрола на воздушниот простор, до развој на иновативни технологии и процедури; собирање на наплата за воздушната навигација, цивилно/воената соработка итн.

Секако, успехот на ЕУРОКОНТРОЛ во минатото и сегашноста и визијата за иднината е предводен од меѓузаемната соработка, координација и кооперација на сите земји-членки, партнерство со меѓународните организации и широк европски консензус кој се спроведува преку стратегијата и програмите на ЕУРОКОНТРОЛ.²⁷

4.3 Европски заеднички воздухопловни власти

Европските заеднички воздухопловни власти²⁸, се асоцијативно тело на Европската конференција за цивилно воздухопловство. Ова тело претставува цивилна воздухопловна контролна власт на оние европски држави согласни за соработка и имплементација на заеднички безбедносни регулаторни процедури. Со седиште во Хофдорф, Холандија со работа започнуваат во 1970 година кога беа познати како Заеднички власти за пловидбеност²⁹. Како тело поврзано со ЕКАК, (европските) заеднички воздухопловни власти беа формирани во 1979 година. Ова тело беше одговорно за воздухопловната безбедност односно областите како пловидбеност на воздухоплови, оперирање и техничко одржување. Оваа соработка е со намера да се обезбедат високи и конзистентни стандарди во Европа. Членството во ЈАА е базирано на "ЈАА Спогодбите за развој и прифаќање на заедничките воздухопловни барања" кои во 1990 година се потпишаа во Кипар. Во 1996 година, ЈАА и ЕУРОКОНТРОЛ потпишаа договор за соработка за ефикасна имплементација на Европската АТМ програма. Тесна соработка се остварува со Комисијата за пропишување на безбедноста на ЕУРОКОНТРОЛ. Во оваа комисија ЈАА има статус на набљудувач. Агенцијата на ЕУРОКОНТРОЛ и Комисијата за пропишување на безбедноста на

²⁷ Детален опис на институционалниот и историски развој на Организацијата ЕУРОЦОНТРОЛ може да се најде во Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европиа*, Скопје, 2004, стр. 158-170

²⁸ [European] Joint Aviation Authority, (ЈАА)

²⁹ Joint Airworthiness Authority

ЕУРОКОНТРОЛ се составни издвоени тела на ЈАА. Денес, Заедничките воздухопловни власти имаат 38 земји-членки и се карактеризираат со две-фазен систем на членство. Членството брои 32 полноправни земји-членки и 6 земји-кандидати кои немаат право за гласање и право или обврска за автоматско признавање на издадени овластувањата.³⁰

5. Институционална структура на воздушниот транспорт во ЕУ

Паралелно со развојот на светските меѓународни организации, се развиваа и бројни регионални и транс-регионални меѓувладини организации и трговски области кои од време на време во повеќе случаи или континуирано учествуваат во регулирањето на меѓународниот воздушниот транспорт. Во Европа, најзначајната од нив е Европската унија која поради својата големина и правна комплексност е значајно инволвирана во регулирањето на воздушен транспорт.

Во времето кога европскиот идеал го заземаше своето место, економскиот живот поторно се разви и беше направен цврстиот Договор од Рим во 1957 година, кој го поплочи патот на економскиот развој на Европа. Создавањето на Европска економска заедница ги состави националните пазари во Единствен европски пазар. Ваквиот успех особено допринесе на почетокот на 1960-тата Европа да прерасне во ревитализиран континент. Еволуцијата на Европската економска заедница, (ЕЕЗ)³¹, телото што конечно ќе ја роди Европската унија и Единствениот европски пазар, беше производ на амбиентот на 1960-тите. Нараснатата желба на европејците за забрзан економски раст и искрената верба во концептот на "Поголемото е подобро" охрабруваше поефикасна конкуренција во однос на успешната американската економија и продуцираше средина во која се зголемија надворешните меѓународни патувања и карго транспортот. Глобализацијата ја засили економската соработка помеѓу далечните региони каде воздухопловството имаше значаен удел. Раѓањето чартер авиопревозници на пазарот доведе до ситуација во која милиони француски, германски, шведски, британски и други туристи летаа кон сончевите

³⁰ Република Македонија е земја кандидат за членство во ЈАА

³¹ European Economic Community, (EEC)

предели секое лето. Авиоиндустријата одговори на овие предизвици со произведување на поопремени и побрзи воздухоплови со поголем капацитет. Европските власти ги препознаа предизвиците и ги поставија овие воздухопловите на небото на Европа.

Како резултат на договорот потпишан во април 1965 година, дојде до создавање на Европските заедници со институционално спојување на трите претходни Заедници каде доминантна беше Европската економска заедница. Но проширувањето на Заедницата со нови членки постепено ја наметна потребата за неминовна промена. Затоа Договорот за Европска унија, кој стапи на сила на 1 ноември 1993 година, значајно ги промени основните договори и ја создаде Европската унија. Договорот доведе до создавање на трите столба од кој едниот беше Европската заедница која ги замени претходните Европски заедници, а останатите два Заедничка надворешна и безбедносна политика и Правда и внатрешни работи се создадоа повеќе за функционирање со меѓувладината соработка отколку како институции на Заедницата. Ваквиот историски и институционален развој на Европските заедници овозможија Европската унија да прерасне во единствена, основана на договор, институционална рамка што ја дефинира и управува економската и политичката соработка помеѓу своите земји-членки.

Особено значајна институција за регулирањето на воздушниот транспорт е Европската комисија која предложува политики и легислатива, обезбедува имплементација и управување со политиката и легислативата за воздухопловството, ја претставува ЕУ во ИКАО и на меѓународната сцена и ги води преговорите помеѓу Европската унија и третите земји. За постигнување на оваа цел, Комисијата е поддржана од административен персонал поделен во 23 административни сектори наречени главни директорати, (ГД). Најважните директорат вклучени во материјата на воздушниот транспорт се ГД VII-Транспорт³², ГД IV Конкуренција и ГД XI Животна средина, заштита на потрошувачите и нуклеарна безбедност. Обично, нацрт на легислативата во врска со воздушниот транспорт се изработуваше во рамките на овие главни директорати и понатаму се поднесуваа до Комисијата на одобрување. Откако е

³² Од 1 јануари 2000 година започна да функционира Генералниот директорат за транспорт и енергија (DG TREN) со спојување на двата истоимени директорати.

одобрена од Комисијата, предложената легислатива се поднесуваше до Советот на Европската унија. Предлозите кои беа усвоени од Советот обично беа во форма на Регулации на Советот³³ кои директно беа применливи за земјите-членки и/или другите ентитети како такви. Од друга страна Директивите на Советот³⁴, мораа задолжително да се имплементираат преку националните регулативи во форма што е соодветна за законодавството на земјата-членка.

Европската комисија е движечка сила на интеграцијата на Европската унија. Таа гарантира правилно функционирање на внатрешниот пазар а во некои случаи може да има моќ во донесување на европската легислатива. Имено, за одредени области, Советот на Европската унија преку "принципот на супсидијарност" и даваше неопходна моќ на Европската комисија да објавува Регулации на Комисијата³⁵ кои директно се применува за земјите-членки и/или другите ентитети без да се достави до Советот на Европската унија. За одредени прашања во воздушниот транспорт беше потребно мислење и одобрување од страна на Европскиот парламент кој работи како јавен форум и има ограничена легислативна улога поделена со Советот. Европскиот суд на правдата исто така имаше значајна улога во интерпретација на правото на ЕУ. Во однос на воздушниот транспорт важно е да се истакне дека мислење се бараше и од двете советодавни тела на Советот, Економскиот и социјален комитет и Комитетот на региони.

Европската комисија е институција на Европската унија со сопствена моќ да предложува легислатива. Во оваа работа, таа се консултира со засегнатите страни пред да ги финализира сопствените предлози. Во специфични случаи како што е Единственото европско небо, Европската комисија доби делегирана моќ од страна на Европскиот парламент и Советот на Европската унија за да усвои легислатива за имплементирање во рамка на специфични правила. Во таквиот случај, нацрт легислативата се прегледува од страна на Комитет за Единствено небо³⁶ составен од претставници на земјите-членки пред нејзиното усвојување.

Европската комисија претставува главен двигател и спонзор за истражувањата во воздушниот сообраќај, развивајќи ја својата 6-та Програмска

³³ Council Regulations

³⁴ Council Directive

³⁵ Commission Regulations

³⁶ Single Sky Committee

рамка. Таа е основана врз издадената Агенда за стратешки истражувања, (CRA)³⁷ на Консултативниот совет за воздухопловни истражувања во Европа³⁸. Агендата претставува план за остварување на Визијата 2020 и целите што ги идентификува. Овие цели се за да ја направат Европа светски лидер во аеронаутиката преку соработка, јакнење и водење на единствената заедничка визија, и заеднички механизам за истражувањето и технолошкиот развој.

6. Европската агенција за безбедност во воздухопловството

Европската агенција за безбедност во воздухопловството, (EASA)³⁹ е една од 15-те агенции на Европската заедница која го има нивниот легален карактер. Агенцијата беше формирана во 2002 година со привремено седиште во Брисел. Нејзината мисијата е да промовира највисоки заеднички безбедносни стандарди за безбедноста во цивилното воздухопловство и заштитата на животната средина. Улогата на Европската агенција е да обезбеди техничка експертиза за Европската унија и земјите-членки во остварување на нов економичен регулаторен систем. Агенцијата изработува нацрт на правото за воздухопловната безбедност во различни области. Одговорна е за инспекцијата, обуката и стандардизирање на програмите со кои ќе се обезбеди еднообразна имплементација на европската легислатива во сите земји-членки.

Европската агенција за воздухопловна безбедност е целосно одговорна пред Европската унија и пред јавноста преку системот на проверка и рамномерното вклучување на националните влади и европските институции. Таа има за цел да формира високо, еднообразно ниво за безбедност во цивилното воздухопловство во Европа и да го направи единственото европско небо реалност. Додека националните воздухопловни власти ги изведуваат поголемиот

³⁷ Strategic Research Agenda, (SRA)

³⁸ Advisory Council for Aeronautical Research in Europe, (ACARE). Во својот извештај "Европска аеронаутика: Визија за 2020 год." во јануари 2001 година, Карактерната група даде препорака за формирање Совет за развој и имплементација на стратешки приод за Европските аеронаутички истражувања. Тоа претставува долгорочно обврска за сите учесници во аеронаутиката, за работа во потесно партнерство, врз основа на консензус, со цел јакнење и реорганизација на истражување и развој во Европа. Примарната мисија е да се формира и пренесе CRA што ќе влијае на сите учесници во планирање на истражувачки програми особено национални и програмите на ЕУ во линија со исполнување на европската амбиција за Визијата 2020.

³⁹ European Aviation Safety Agency, (EASA)

дел од оперативните задачи како што се сертификација на воздухоплови и лиценцирање на дозволи за пилотите, Агенцијата треба да обезбеди заеднички безбедносни и еколошки стандарди на европско ниво. Агенцијата одобрува и врши надзор на организациите за проектирање на воздухоплови низ светот и организациите за производство и одржување надвор од ЕУ. Исто така, Европската агенција собира податоци, анализира и истражува во насока на подобрување на безбедноста.

Европската агенција за безбедност во воздухопловството претставува важен дел од стратегијата за воздухопловна безбедност на Европската унија. Затоа, Европската комисија предложи проширување на нејзините надлежности во областите како што се правилата и процедурите за оперирање во цивилното воздухопловство, лиценцирање на екипажот во земјите-членки на ЕУ и сертификација на операторите кои доаѓаат од земјите кои не се членки на ЕУ. Долгорочно, стратешката цел на Европската агенција за безбедност во воздухопловството е таа да има клучна улога во безбедносното регулирање на аеродромите и системот на менаџмент на воздушниот сообраќај. Со тоа, Агенцијата би прераснала во главен европски регуларот кој ќе овозможи заедничка спецификација, економичност и единствена точка за контакти.

Исто така, во тек е транзиција од ЈАА во Европска Агенција за безбедност на воздушната пловидба. Оваа транзиција е неопходна, за да се осигура највисоко ниво на придонес во Европската унија за формирање на Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба што ќе ги абсорбира сите функции и активности на ЈАА, што е можно поскоро, и да осигура целосна партиципација на ЈАА земјите-членки кои се членки на ЕУ, меѓутоа и на оние кои не се земји-членки на ЕУ. Тесната соработка постојано се одржува со Европската комисија, во поглед на транспозиција на ЈАА барањата⁴⁰ во легислативата на ЕУ.

Европската агенција за безбедност во воздухопловството покрај соработката со ЈАА тесно соработува и со преставниците на ЕУРОКОНТРОЛ и ИКАО во насока на унапредување на стандардите за цивилното воздухопловство. Соработката со заинтересираните страни во индустријата, кои се предмет на

⁴⁰ Joint Aviation Requirement, (JAR)

правилата од ЕАСА исто така соработуваат во насока на подготовка и точна примена на правилата на Европската заедница.

7. Невладините организации во воздушниот транспорт

Во текот на историскиот и институционалниот развој на воздушниот транспорт, како и кај останатите транспортни сектори, неминовно се појавила потреба за вклучување на невладиниот сектор. Покрај меѓувладините организации, повеќе светски, регионални и транс-регионални невладини организации повремено или редовно бараат да имаат директно или индиректно влијание во владиното регулирање на меѓународниот воздушен транспорт. Нивниот фокус и активностите се разликуваа во зависност од нивната цел и областа на дејствување. Така додека едни беа организирани за заштита на интересите на персоналот односно работниците вклучен во воздушниот транспорт други беа групирани за заштита на интересите на правните ентитети односно авиокомпаниите, аеродроми, воздушната навигација итн. Невладините организации имаа особено значење во остварување на социјалниот дијалог и донесувањето на одлуките во меѓународниот воздушен транспорт. Тие артикулираат различни погледи кои се презентираа во јавноста и беа дел од комуникација преку учество на различни средби со владините или меѓувладините тела. Многу од нив продуцираа студии или спонзорираа студии врз основа на кои сакаа да влијаат во регулирањето на воздушниот транспорт.

Денес постојат голем број на светски и европски невладини организации кои се вклучени во активностите на воздушниот транспорт и кои имаат значајно влијание во економското регулирање на меѓународниот воздушен транспорт. Една мошне важна светска невладина организација е Меѓународната асоцијација за воздушен транспорт, (ИАТА) која е основана во Хавана, Куба во април 1945 година. Како глобална невладина организација на редовните авиопревозници нејзината цел беше да промовира безбеден, редовен и економичен воздушен транспорт. Улогата што оваа невладина организација ја има во соработката помеѓу претпријатијата за воздушен транспорт, ИКАО, ЕУРОКОНТРОЛ и останатите меѓународни и регионални асоцијации на авиокомпаниите овозможи

таа да има посебно место и своја улога во глобалното економското регулирање на воздушниот транспорт. Асоцијацијата има две главни седишта кои се лоцирани во Монреал, Канада и Женева, Швајцарија. Таа брои преку 90 регионални канцеларии. Во неа членуваат повеќе од 270 авиокомпаниии од секој дел на Земјината топка вклучувајќи ги светски најголемите. Како движечка сила за соработка помеѓу авиокомпаниии за развој на безбедни, сигурни и економични воздухопловни услуги со крајна цел придобивка на светските потрошувачи, членството во ИАТА е отворено за секоја компанија која е лиценцирана да дава меѓународни услуги во воздушниот транспорт. Организационата структура на ИАТА овозможува сите активни членки во асоцијацијата да имаат еднаков глас во донесувањето на одлуките. Ваквата еднаквост се остварува во рамките на главното суверено тело односно Годишната главна средба на ИАТА⁴¹ која се свикува секоја година како Светски самит на воздушниот транспорт. Особено важна за економското регулирање на меѓународниот воздушен транспорт е структурата на Конференцијата за сообраќај на ИАТА. Регулирана од одредбите за водење на Конференција за сообраќај, структурата на Конференцијата за сообраќај на ИАТА се состои од два главни дела кои обезбедуваат владино одобрување за проектната задача на Конференцијата. Првата компонента е Конференцијата за процедури на ИАТА со кои се координираат комерцијалните практики односно активностите на трговските асоцијации. Таа вклучува активности поврзани со услугите на патниците, односите помеѓу авиокомпаниите и агентите за продажба, олеснување и подобрување на процесите за карго оперирање односно помеѓу авиокомпаниите и интермедиарите вклучени во каргото. Другата компонента е Конференцијата на ИАТА за координација на тарифите. Во рамките на ова Конференција се водат преговори за тарифите што опфаќаат преговори кои ги развиваат цените за патничкиот превоз и надоместот за карго превозот и од нив поврзаните услови. Конференциите на ИАТА за координација на тарифите кои се посебни за патниците и каргото се состојат од три обласни конференции. За Европа е особено важна Втората обласна конференција која ја опфаќа цела Европа и островите, Исланд и Азурите и делот на Руската Федерација во Европа но исто така и Африка и западниот дел на

⁴¹ IATA Annual general Meeting, (AGM)

Азија. Процесот на координација на тарифите во ИАТА зема форма на преговори помеѓу учесниците. Целиот процес има за цел ги усогласи цените за патничкиот и карго превозот. Како резултат на оваа координација и преку преговорите, доаѓа до усвојување на договори кои се во форма на резолуции. Тие понатаму се поднесуваат до владите на одобрување. Конференција за координација на тарифите мора да се свика најмалку еднаш годишно. Меѓутоа во услови на значајни промени на пазарот за воздушен транспорт и потребата за дискусија за ургентни материи ваквите конференции може да се одржуваат и до три пати во годината. Во услови на стабилен пазар ваквата Конференција се практикува еднаш годишно. Покрај координација во однос на тарифите, ИАТА е вклучена во други синдикални активности поврзани со индустријата, правната поддршка и техничките активности како и услуги за самофинансирање преку издавање на публикации, обуки и симпозиуми.

Особено значајна невладината организација која е насочена кон истакнување на економските придобивки од воздушниот транспорт е Акциона група за воздушниот транспорт, (АТАГ). Со седиште во Женева, Групата е независна коалиција на организации и компании обединети преку воздушниот транспорт за подобрување на инфраструктурата и околината на одговорен начин. АТАГ брои околу 80 членови ширум светот, вклучувајќи аеродроми, производители, даватели на услуги во воздушната навигациони, пилотски и уни на контролори на летањето, трговски комори, туристички и патнички асоцијации и инвеститорски организации. АТАГ е водечки пропонент на задачите во воздухопловната инфраструктура. Во својата работа таа особено се залага за истакнување на економските придобивки од воздушниот транспорт и балансот со еколошките карактеристики но исто така и со потребата за инвестирање во зголемување на капацитетот на аеродромите и менаџментот на воздушниот сообраќај.

Покрај глобалните постојат и повеќе невладини организации кои се насочени кон активностите во воздушниот транспорт во Европа. Некој од нив се регионален дел од глобалната организација како што е Меѓународниот совет на аеродроми на Европа (АЦИ Европа).⁴² Со седиште во Брисел ги застапува

⁴² Airport Council International Europe, (ACI Europe)

интересите на 450 аеродроми во 45 земји кои сочинуваат 90% од комерцијалниот воздушен сообраќај во Европа. Работата на Советот е основана со институциите на ЕУ, ЕКАК и ЕУРОКОНТРОЛ.

Од невладините организации на авиокомпаниите во Европа најзначајни се Асоцијацијата на европските авиокомпани, (АЕА)⁴³ која е основана во 1954 година како Европско биро на авиокомпаниите за истражување⁴⁴. Во неа членуваат најголемите европски авиокомпани за воздушен превоз.

Покрај невладините организациите кои се основани за заштита на интересите на ниво на авиокомпани, аеродроми, даватели на услуги во воздушната навигација и персоналот вклучен во активностите на воздушниот транспорт постојат и други невладини организации од различни области кои се заинтересирани за воздушниот транспорт. Од нив најзначајни Федерацијата на претставниците на корисници на воздушниот транспорт во Европа⁴⁵, Меѓународната организација за бизнис патување, (ИБТА)⁴⁶, Меѓународната федерација на тур оператори, (ИФТО)⁴⁷, Светскиот совет за патување и туризам, ССПТ⁴⁸ и други.

8. Меѓународни финансиски институции вклучени во развојот на воздушниот транспорт во Европа

8.1 Европска инвестициона банка

Европската инвестициона банка истовремено претставува и банка и самостојна институција на Европската унија. Основана е на 1 јануари 1958 година врз одредбите од Договорот за Европската заедница (чл. 266 и 267) со седиште во Луксембург. Финансиската улога на Европската банка за инвестиции беше да обезбеди заеми за јавниот и приватниот сектор во спроведување на специфични

⁴³ Association of European airlines, (AEA)

⁴⁴ European Airlines Research Bureau

⁴⁵ Federation of Air Transport User Representatives in Europe

⁴⁶ International Business Travel Association, (IBTA)

⁴⁷ International Federation of Tour Operators, (IFTO)

⁴⁸ World Travel and Tourism Council, (WTTC)

проекти вклучително и проектите во секторот на воздушниот транспорт. Во 2002 година, Европската банка за инвестиции потпиша заеми со вкупна вредност од 39 милијарди евра. Банката даваше позајмица со 50% од капиталните потреби за проектот. Рокот на отплата имаше различни форми и се движеше од 4 и 20 година. Европската банка за инвестиции ги финансираше директно поголемите проекти над 25 милиони евра. Преку глобални заеми ги поддржуваше помалите инвестиции од 40 000 евра до 25 милиони евра со давање на домашна партнерска банка кредитна линија и мандат да ги користи кредитите за проектите кои ќе се квалификуваат за финансирање од страна на Европската банка за инвестиции.

Дадените финансии од страна на Банката ја поддржуваа конкурентноста, односно проектите требаше да бидат економски издржани и вратени со сигурност. Исто така, тие вклучуваа владини гаранции, цврсти гаранции од приватниот сектор или можна актива. Важна карактеристика по која Европската банка за инвестиции се разликуваше од комерцијалните банки беше тоа што проектите кои се финансираат мора да ја поддржуваат економската политика на Европската унија, да им помогната на земјите-кандидати во подготовка за членство во Европската унија и да придонесат за развојната политика на Европската унија во поглед на третите земји. Доделување на финансиите ќе зависат од финансиските, економските, техничките и еколошките аспекти на проектот.

По големите промени кои се случија во Источна Европа, ЕИБ беше овластена да дава заеми во Полска, Унгарија и новите германски сојузни покраини за приоритетни проекти во економскиот развој. Тоа го отвори патот, ЕИБ да ги прошири своите активности и во Средна и Источна Европа. Така се отвори можноста за кредитирање пред пристапување односно доделување на заеми како придонес за новото проширување на ЕУ. Значењето на ЕИБ константно растеше се додека не го достигна нивото на една од првите меѓународни банки.

Европската банка за инвестиции овозможи финансиска поддршка во областа на менаџмент за воздушниот сообраќај во повеќе земји-членки на ЕУ. Во периодот од 1999-2003 година, ЕИБ финансираше 2 проекти во Давателите на услуги во воздушната навигација со вкупен износ од 240 милиони евра. Особено беше значајна улогата на ЕИБ во дополнителното финансирање на давателите на

услуги како што беше случајот во Естонија, Финска, Холандија, Португалија и Шпанија.

8.2 Европска банка за обнова и развој

Во 1991 година, со цел да се помогне транзицијата кон пазарната економија на земјите од Централна и Источна Европа и ЗНД беше основана Европската банка за обнова и развој. Европската банката обезбеди значајна финансиска поддршка и со тоа одигра значајна улога во развојот на воздушниот сообраќај во Централна и Источна Европа и особено во Република Македонија. Од почетокот на своето функционирање ЕБОР во петте земји во регионот на Западен Балкан вклучително и Косово инвестираше околу 2.5 милијарди евра. Значајна пропорција на овие инвестиции беа обезбедени во координација со Пактот за сабилност за Југоисточна Европа.⁴⁹ Финансирањето ги офати двете клучни области: (1) приватизација и реструктуирање на финансиските институции и (2) развој на локална и регионална инфраструктура. Во однос на инфраструктурата, ЕБОР особено даде поддршка во развој и унапредување на транспортните мрежи. ЕБОР истакна дека секторот за транспорт е од круцијално значење за развојот на економиите и пазарите на земјите во кои Банката оперира. Улогата на транспортниот сектор како крвотокот на економијата што овозможува непречено движење на луѓе и добра за задоволување на потребите на домашниот и меѓународниот пазар беше оценета како клучна за економската благосостојба на земјите. Оваа голема важност на транспортниот сектор за ЕБОР се потврди со преземени 108 проекти со вкупен износ од 11.3 милијарди евра и финансиско ангажирање на Банката од 3.5 милијарди евра.⁵⁰ Визијата на ЕБОР за секторот за транспорт беше во согласност со Договорот за формирање на ЕБОР и поставена во современ контекст. Политиката за функционирање на транспортот ги постави трендовите на пазарите за транспорт во земјите во кои Банката оперираше и ја создаде рамката за развој на пазарната економија во однос на транспортот. Особено значајно за транспортниот сектор е помошта на Банката во процесот на

⁴⁹ EBRD, *EBRD-EU cooperation in the Western Balkans*, London, EBRD Publications, 2005 p-2

⁵⁰ Document of the European Bank for Reconstruction and Development, *Transport Operations Policy 2005-2008*, London, EBRD Publications, 2004, p.10

демонополизација, децентрализација и приватизација односно: (1) промовирање на продуктивност, конкурентни активности во приватниот сектор преку директно финансирање или обезбедување на неопходна инфраструктура која дозволува такви активности, (2) мобилизација на странски и домашен капитал и поддршка на активности, (3) инвестиции во инфраструктурата каде е тоа неопходно за поддршка на приватни активности и (4) промовирање на сите активности поставени во Договорот за формирање на Банката за постигнување на одржлив развој. Основните начела беа поставени во насока на финансирање во транспортниот сектор за негово ефикасно функционирање во земјите каде Банката оперира.

Табела 1. Инвестиции на ЕБОР во под-секторите (1991- 2004 год.)

Под-сектори на транспортот	Износ во милиони евра	Број на проекти
Железница	1,025	26
Пристаништа	97.2	7
Воден транспорт	259.10	15
Воздухопловство	258	23
Активности за поддршка	45.2	4
Патишта	1,829	33

Извор: EBRD, *Transport Operational Policy (2005-2008)*, London, EBRD Publications, 2004, p. 11

Политиката за оперативен транспорт на ЕБОР покрај другите области како што се железница, патна инфраструктура, пристаништа, шпедиција ги покриваше аеродромите и воздухопловството. Транспортниот бизнис во земјите во кои оперира Банката беше цврсто ориентиран кон државниот сектор како резултат на потрошувачката на државата во транспортната инфраструктура иако сите овие земји јасно беа против наметнувањето на државата во економските прашања. ЕБОР во 27-те земји во кои оперираше значајно го поддржа под-секторот на воздушен транспорт. Околу 24% од проектите во транспортот се однесуваа на воздухопловството. До крајот на декември 2004 година, ЕБОР ги поддржа проекти во воздухопловниот сектор со 7% од финансиите наменети за транспортот.

Политиката на ЕБОР беше насочена кон постигнување на ефикасен транспортен сектор во функција на регионалните пазари кои ќе бидат двигател на интеграцијата на националните економии. Банката постојано соработуваше и

ја зацрта идната соработката со Европската унија во развојот на коридорите на Трансевропските мрежи, (ТЕН-Т)⁵¹ и имплементација на регионалната иницијативи односно иницијативата во Западниот Балкан. Особено беше значаен стратешкиот приод во соработката со ЕИБ, ММФ, Светската банка и регионалните развојни банки.

9. Транс-европски мрежи

За поддршка на Единствениот пазар, односно слободното движење на луѓе, добра и услуги, се истакна потребата за развој на модерна и ефикасна инфраструктура и создавање на регионални и национални мрежи за поврзување. Договорот за Европска унија обезбеди цврста легална основа за Трансевропските мрежи.⁵² Целта на Европската унија беше преку развојот на ТЕН да го зајакне внатрешниот пазар, економската и социјална кохезија како и меѓуповрзаноста и меѓуоперативноста на националните мрежи и пристапот до тие мрежи. Трансевропските мрежи треба да овозможат граѓаните на Унијата, економските оператори и регионалните и локалните заедници да стекнат целосни придобивки од единствениот пазар без внатрешни граници. Исто така, тие треба да овозможат економска конкурентност и оджлив економски развој и да го поддржат економскиот раст и создавање на работни места како важни елементи за Европската заедница.

Европската заедницата разви различни насоки кои ги покриваа главните цели и приоритети и ги идентификуваше трансевропските мрежи на транспортната инфраструктура (ТЕН-Т) како проекти од заеднички интерес.⁵³ Тоа создаде можност, во рамките на системот на отворени и конкурентни пазари, Заедницата преку своите акции да создава интерконекциски и интермодални национални мрежи и да овозможи пристап до нив земајќи ја предвид потребата за вклучување на сите региони во јадрото на Европската заедница. Предлогот за создавање на Единствениот пазар, ја иницираше и замислата на Европа за

⁵¹ Trans-European Network-Transport, (TEN-T)

⁵² The Treaty of the European Union, Chapter XV (Articles 154, 155 and 156),

⁵³ Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Official Journal L 228 , 09/09/1996 P. 0001 – 0104)

создавање ТЕН која се роди уште на крајот од осумдесетите години на минатиот век. Економската логика за поставување Европска заедница со голем пазар, без национални границија во кој ќе постои динамично движење на луѓе, добра и услуги постави основа за создавање на национални и регионални мрежи подржани со модерна и ефикасна инфраструктура. Во овој концепт беа усвоени и главните насоки на европскиот менаџмент на сообраќајниот систем кој треба да го опфаќа целиот европски континент, особено сообраќајот на големи растојанија со цел приближување на географската и економска област на Европската Унија. Одлуката на Европскиот парламент и Советот, ја зема во предвид европската политика за транспортот поставена во Белата книга на Европската комисија како основна насока за развојот на ТЕН-Т во Европската заедница. Заедничката транспортна политика во Европа повика на оптимално користење на посточките капацитети и интеграција на сите мрежи и различни модели на транспорт вклучително и воздушниот транспорт на луѓе и добра и комбинација на модалитетите особено интермодалитетот на железничкиот и воздушниот транспорт. Временската рамка за постепено завршување на ТЕН-Т беше поставена до 2010 година кога се очекува интегрирање на мрежите на земјената и морската инфраструктура и инфраструктурата за воздушниот транспорт.

Трансевропската аеродромска мрежа ќе ги вклучи аеродромите кои се наоѓаат на територијата на Заедницата и кои се отворени за комерцијален воздушен транспорт. Тие ќе бидат класифицирани различно во зависност од типот и функцијата во мрежата и треба да дозволат развој на воздушните врски и меѓусебната поврзаност на воздушниот транспорт и другите транспортни модалитети. Што се однесува до поврзување на меѓународно ниво, поврзувањето на Заедницата ќе го вклучи јадрото на трансевропската мрежа на аеродроми. Ваквата потреба е неминовна затоа што врската на Европската заедница со остатокот на светот главно се одвива преку меѓународното поврзување. Од аспект на поврзување на самата Европска заедница, тоа треба да вклучи дополнителни услуги и регионално поврзување и пристап до јадрото на европските мрежи на периферните и изолираните региони.

Во согласност со релевантните меѓународни стандарди дефинирани од ИКАО и меѓувладините европски тела и особено земајќи ги во предвид

проектите на ЕУРОКОНТРОЛ, трансевропските мрежи опфатија повеќе аспекти. Искористувањето на капацитетот односно подобро искористување на воздушниот простор и формирање на конзистентен и ефикасен систем на рути беше еден од најважните. Доброто планирање и развиениот менаџмент на воздушниот сообраќај ќе помогне да се обезбеди задоволување на барањата и оптимално искористување на достапните капацитети на контролните системи. Неопходната хармонизација на средствата, процедурите и интеграција на различни провајдери ќе ги следат насоките на ЕКАК. Посебно внимание ќе се посвети на унапредување на системската продуктивност преку помошта на автоматската контрола, избегнување на судир и системот за раздвојување. ТЕН-Т исто така ќе треба да дадат придонес во воведување на нови системи за комуникација, навигација и надзор неопходни за контролата на летање, унапредување на нови технологии, особено сателитска и дигитална мрежа на податоци кои ќе се изведат во согласност со заедничките европски спецификации.

9.1 Развој на трансевропските мрежи во Југоисточна Европа

Договорот за формирање Европска заедница создаде легална основа за соработка на Европската унија со третите земјите.⁵⁴ Со тоа, Заедницата доби можност да одлучува за соработка со трети земји во помагање на проекти од заеднички интерес и да осигура меѓуоперативност на мрежите. Во однос на инфраструктурата за транспорт и енергија во Југоисточна Европа, Европската комисија подготви соодветна Стратегија за оваа област. Стратегијата се фокусираше на земјите кои се вклучени во ПСА и ја зема во предвид волјата на овие држави да се вклучат во процесот на Европската интеграција и потребата тие да бидат вклучени во економските и политичките реформи и регионалната соработка. Таа понатаму беше дискутирана со меѓународните финансиски институции и други донатори, земјите-членки на ЕУ и на регионот и беше

⁵⁴ Договор за формирање Европска заедница, член155(2) во поглавјето за Трансевропските мрежи,

презентирана пред членките на Пактот за стабилност на средбата во Тирана во мај 2001 година и во Букурешт во октомври 2001 година.⁵⁵

Стратегијата за транспортна и енергетска инфраструктура се насочи кон инфраструктурниот развој, повеќегодишни и годишни планови на национално и регионално ниво. Основните принципи и за обата сектора беа да се даде приоритет во поправката и рехабилитацијата, инвестициони програми врз основа на економската способност на проектите и рефлексивна на мрежите врз финансиското јакнење на државите. Стратегијата исто така е изградена врз основа на целите и принципите на насоките на Заедницата за развој на Тренсевропската мрежа за транспорт.⁵⁶ Оваа мрежа треба да ги задоволи транспортните потреби на Заедницата, поддржувајќи го внатрешниот пазар, економската и социјална кохезија и одржување на мобилноста. Целта беше да се формира мултимоделарна транспортна мрежа за регионот на Југоисточна Европа која ќе ги покрие сите модели на транспорт и ќе ги прилагоди на сегашните и идни барања за транспорт на патници и добра и потребата за реформи во транспортниот сектор. Во својот фокус, покрај што го имаше соодветниот развој на транспортната инфраструктура неопходен за ефикасен транспортен систем и одржување на мобилноста, Стратегијата исто така истакна дека е неопходна и подобра организација во контекст на легистативната и регулативната рамка. Регионалната перспектива беше опфатена и идните одлуки за инвестиции ќе се базираат на одлуките на Европската комисија за користење на фондовите на Европската унија во регионот.

Како дел од Регионалната конференција за финансирање на Југоисточна Европа одржана во март 2000 година, и потребата да се дефинираат приоритетните проекти за инфраструктурата и инвестициите беше лансирана Регионалната студија за инфраструктурата на воздушниот сообраќај (АТИРС).⁵⁷ Таа беше инкорпорирана и земена во предвид во Стратегијата за

⁵⁵ European Commission, Transport and Energy infrastructure in South East Europe (Albania, Bosnia-Herzegovina, FR of Yugoslavia and FYR of Macedonia) Developing by the Working Group of the Commission service Directorate General for Energy and Transport Directorate General for External Relations EuropeAid Cooperation, Brussels, October 15, 2001

http://europa.eu.int/comm/ten/infrastructure/doc/tren_se_en.pdf

⁵⁶ European Parliament and the Council decision N°1692/96/EC 23 July 1996

⁵⁷ European Investment Bank, Air Traffic Infrastructure Regional Study (ATIRS) for South-Eastern Europe – Executive ATC Summary Report by Nordic Aviation Resource AS, Oslo, Norway. 2001

инфраструктурата на транспортот за Југоисточна Европа. Фокусот беше насочен кон регионални долгорочни стратегии поврзани со двете клучни области. Првата област, беше насочена кон менаџмент на воздушниот сообраќај (АТМ) односно предлог на нова долгорочна стратегија поврзана со рутниот сообраќај на прелетите. Втората област беше насочена кон инвестиции во инфраструктура на воздушниот транспорт вклучувајќи ја аеродромската реконструкција и проширување како и уредите за контрола на летањето (АТС). АТИРС имаше за цел да ја забрза модернизацијата на инфраструктурата за воздушниот сообраќај, со што последователно ќе даде придонес во економскиот развој и стабилност во регионот. Клучните резултати беа презентирани на Работилницата за соработка во АТМ во Југоисточна Европа, на која учествуваа претставниците од целиот регион и меѓународните организации. Тоа овозможи создавање на хармонизиран и интегриран европски приод. Од регионален аспект, оперативноста на регионалниот АТМ ја истакна потребата од интеграција на услугите и опремата за менаџмент на воздушниот сообраќај на регионот во европската воздухопловна заедница и подготовка на државите односно контролата на летање за исполнување на стандардите и практиките на ЕУРОКОНТРОЛ. Тоа треба да овозможи поддршка на воздушниот сообраќај од и кон Европа, како и задоволување на потребите на државите од регионот.

Од страна на Европската унија беше истакнато дека регионот на Југоисточна Европа игра значајна улога за прелетите преку рутите за Средниот Исток и пошироко. Во однос на тоа системите за контрола на летањето на регионално ниво се сметаат за европски висок приоритет. Но, политичките и финансиските притисоци, предизвикани во услови на војна и нестабилност, доведоа до состојба во која државите не се во можност да ги следат меѓународните спогодби и стандарди. Големите притисок од страна на модерната инфраструктура и капацитет на соседните држави е исто така факт што укажува дека воздушниот сообраќај во регионот на Југоисточна Европа е соочен со дополнително комплексен проблем. Конкурентноста што може да ја понуди било кој национален давател на услуги во воздушниот простор и способноста на државата да понуди соодветна услуга барана од авиокомпаниите, ќе треба во голема мера да ги намали цените. Во таков случај, доколку не се задоволат барања било да се во однос на услугата или во однос на цената, авиокомпаниите

можат да ја одберат алтернативна рута во воздушниот простор која може да биде и со поголемо растојание. Инфраструктурата на воздушниот сообраќај а особено за контролата на летање и менаџментот на услугите во воздушниот сообраќај има потреба од долгорочна стратегија за целосна идна европска интеграција. Потребата од европска стратегија за менаџмент на воздушниот сообраќај беше предизвикана од постојаниот пораст на воздушниот сообраќај, кој се зголемува со годишен просек од 5%. Наплатата за прелети е движечка сила во спремноста да се инвестира во услугите за воздушниот сообраќај. Но историските настаните кои се случува на Балканот создадоа промени во протокот на воздушниот сообраќај и од таа причина и промена во протокот на приходи. Тоа резултираше со недоволни инвестиции и забавен развој во менаџментот на воздушниот транспорт кои не можеа да го следи развојот на Западна Европа и предизвикот на новите потреби.

Со стабилизација на регионот, воздушниот сообраќај се соочи со зголемување помеѓу 5 и 7%. Оваа стапка на раст се очекува да продолжи во догледна иднина зголемувајќи го воздушниот сообраќај двојно за 12 години. Напредокот на националните АТМ системи или не е доволен или ја нема неопходната брзина да ги задоволи барањата на регионот, што резултира со доцнења на неприфатливо високо ниво. За да се овозможи ефикасен и динамичен европски систем за воздушен сообраќај мора да биде преземен ургентниот чекор за промени. Како ефикасно решени за сегашната организација на Европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај е формирање безшавен систем (“seamless system”) за Европа. Целта на оваа иницијатива е создавање Единствено европско небо кое ќе биде основано на еден воздушен простор и систем за менаџмент на воздушниот сообраќај, поставен, управуван и применуван преку глас на мнозинството кој ќе овозможи ефикасно искористување на европското небо и придобивка за корисниците. Анализата на АТИРС во однос на АТМ барањата е развојот во насока на Европскиот план за имплементација и конвергенција и релевантните Локални планови произлезени од Стратегијата на ЕУРОКОНТРОЛ АТМ 2000+.

Дополнителни тешкотии за регионот претставуваат процесите на промени на политичкиот систем и институционалниот развој, недоволно разбирање и приоритетите помеѓу професионалните организации и државните субјекти како и

недостаток на квалификуван персонал, соодветни воздухопловни средства и стратешки и економски цели за имплементација на проекти. Врз основа на анализите од страна на АТИРС утврдени се и стратешките препораки. Стратешките начела истакнаа дека долгорочната стратегија за регионот на Југоисточна Европа мора да се темели на ЕЦИП и релевантните ЛЦИП на индивидуалните држави со цел: олеснување на сообраќајната дистрибуција и намалување на трошоците за воздушниот транспорт преку Балканскиот регион и истовремено подобрување на безбедноста и зголемување на капацитетот, имплементација на концептот за Единствено европско небо како висок приоритет, инвестирање за подобрување на состојбата на АТМ во регионот, со балансирање на потребите и побарувањата, за дистрибуција на сообраќај врз основа на инвестиции поддржани и одржани со политика за пресметка на надоместок за прелети врз основа на правилата на ЕУРОКОНТРОЛ и ИКАО.

ВТОР ДЕЛ

ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

I. КОНЦЕПТОТ НА ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИТЕ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ

1. Дефинирање на општите поими на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт

Цивилниот воздушен транспорт претставува важна општествена и економска дејност во Европската унија, која ги задоволува потребите за транспорт на патници, товар и услуги со воздухоплови во Единствениот европски пазар. Тоа ги вклучува комерцијалните операции на воздушниот транспорт, инфраструктурата на аеродромите, средствата за воздушна навигација и производството на воздухоплови и нивни компоненти. Иако спаѓа меѓу најмладите гранки на транспорт во Унијата, неговото економско и општествено значење ги надминува сите очекувања. Тешко е да се замисли современиот европски живот без воздухопловството. Предноста на брзината, удобноста и безбедноста на воздушниот сообраќај во однос на другите видови сообраќај е пресудна за неговата конкурентност. Како транспорт на иднината кој ги допира скоро сите аспекти на живеењето има значајна улога врз развојот и интеграцијата на европското општеството и економијата.

Воздушниот транспорт е иновативна економска и општествена сила што ја движи европската економија и општествен напредок. Гледано од економска перспектива, воздушниот транспорт главно генерира вработувања и економска активност која учествува во создавањето на БДП. Во 2004 година, европскиот воздушен транспорт превезе повеќе од 307 милиони патници и 35 милијарди тони/километри на товар и придонесе со 500 милијарди евра, на различни начини, во вкупниот европски БДП.⁵⁸ Покрај тоа, воздушниот транспорт е суштински за европскиот бизнис и туризам, ја олеснува трговијата во рамките на ЕУ и помеѓу третите земји и отвори нови пазарни можности. Воздушниот транспорт ги привлекува економските активности, ги задоволува барањата за мобилност на

⁵⁸ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_society_and_economics.html

европските граѓани, ги движи производите и услугите во единствениот пазар со што се овозможува економско и општествено учество на сите заедници.

Од општествена перспектива, воздушниот транспорт во Европа формираше уникатна транспортна мрежа која ги поврза луѓето, земјите-членки и културите, безбедно и ефикасно. Тој е прифатен од поголем број на европски граѓани кои сега се во можност да патуваат за задоволство и работа. Воздушниот транспорт е моќен сектор кој го забрзува економскиот раст и ја поддржува социјалната мобилност. Тој во Европската унија вклучува 130 авиокомпаниии, 450 аеродроми и повеќе од 60 даватели на услуги во воздушната навигација. Европскиот систем на воздушниот транспорт овозможува безбеден, сигурен, ефикасен и лесно достапен транспорт на луѓе, добра и услуги кои може да се движат слободно на секаде и во секое време на Единствениот европски пазар. Ваквиот комплексен систем игра значајна улога во понатамошната интеграција и развојот на проширената Европа.

Воздушниот транспорт ја зголеми конкурентноста на националните економии на земјите-членки на Европската унија и го подобри квалитетот на животот. Исто така, тој прерасна во интегрален дел на националната економија. Како катализатор на економскиот раст овозможи развој на меѓународната размена на луѓе, добра, инвестиции и идеи што особено влијаеше на квалитетот на живот на населението. Во многу случаи, воздушниот транспорт овозможи малите заедници и руралната популација да влезат во главните текови на единствениот пазар преку поврзување на ваквите заедници со европската популација, производните и културните центри. Неговата улога во хуманитарните катастрофи често пати е незаменлива.

Воздушниот транспорт во Европа е еден од најбезбедните модели на превоз каде безбедноста е клучен приоритет, дел од неговата култура, и главна цел на неговите истражувања и напори за технолошки развој.

Во основа, политиката и стратегијата на државата за воздушниот транспорт, го користи националното регулирање за создаде услови за одржлив и здрав сектор на воздушен транспорт кој ќе ги задоволи потребите на економијата и општеството. Тој треба да му помогне на националниот развој и да ги постигне целите кои се всушност и основни елементи на економското влијание на воздушниот транспорт односно: 1) да ја одржува вработеноста и да креира

нови работни места; 2) да создава и да поддржува економски активности кои ќе имаат удел во националната економија односно БДП; 3) да обезбеди услови за транспорт кој ќе ја одржува и стимулира надворешна трговска размена, 4) да даде поткрепа и да развива одредени услужни сектори како што е туризмот, 5) да заработи странска валута.⁵⁹ Иста така, националното регулирање е насочено кон поддршка на квалитетот на живот преку задоволување на одредени потреби како на пример мобилноста, достапност до одалечените места, поштенскиот систем но и да ги задоволи потребите од висок државен интерес како што се националната безбедност, помош при катастрофи итн.

Концептот на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт во ЕУ ќе биде разработен преку структура составена од четири главни компоненти. Првата компонента ќе го објасни комплексното економско влијание на воздушниот транспорт и ќе ги сублимира директното економско влијание и повеќекратниот ефект (мултиплиер ефект) што настанува како резултат на индиректно и индуцирано економско влијание и посебно ќе се осврнеме на економскиот катализаторски ефект. Втората компонента ќе се фокусира на врската помеѓу воздушниот транспорт и макроекономските компоненти: БДП и вработеноста изразена со нивното меѓусебно влијание. Третата компонента ќе ги разработи макроекономските ефекти како резултат на воздушниот транспорт. Четвртата компонента ќе се осврне на социјалното влијание на воздушниот транспорт и ќе ги опфати мошне значајниот социјалниот дијалог во овој сектор, концептот на одржлив развој и социо-еколошкото влијание.

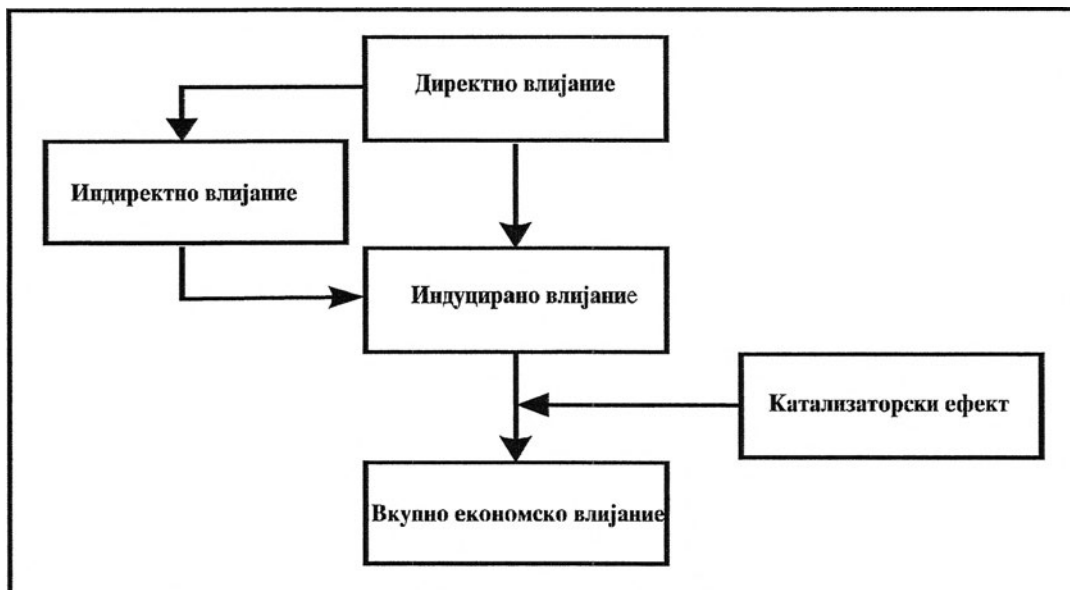
2. Економското влијание на воздушниот транспорт

Сите релевантни студии и истражувања кои се фокусираат на економското влијание на воздухопловството или воздушниот транспорт во ЕУ истакнуваат дека воздушниот транспорт покрај директното создава и индиректно и индуцирано економско влијание или т.н повеќекратен "мултиплиер" ефект.

⁵⁹ ICAO. *Manual on the Regulation of International Air Transport., Second Edition-2004.* Moutreal, Secretary General of ICAO, 2004, p. 1.2.2

Покрај ова, во поново време, се поголемо значење му се дава на економскиот катализаторски ефект што го создава воздушниот транспорт во економијата. Дефинирање на економските влијанија стана особено значајна компонента во презентирање на важноста на воздушниот транспорт во економијата.

Графикон 1. Шема на економското влијание на воздушниот транспорт



Извор: ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussel, ACI Europe publications, 2004 p. 61

Директно економско влијание на воздушниот транспорт

Економските активности кои се директно поврзани со цивилното воздухопловство во ЕУ се потпираат на четири главни столба: 1) авиокомпаниите и останатите оператори на воздухоплови и партнери, 2) аеродромите и нивните поврзани партнери од производната и услужната индустрија, 3) давателите на услуги во воздушната навигација, и 4) воздухопловно-космички и други производители, услужната индустрија и нивните партнери. За давањето на услуги во воздушниот превоз на патници и товар, авиокомпаниите и другите оператори користат широк опсег на добра и услуги од производната и услужната индустрија.⁶⁰ Според тоа, директното економско влијание на воздушниот транспорт е во рамките на давањето на услуги во воздушниот транспорт и поврзаната продукција и генерирање на вработеноста.

⁶⁰ ICAO, *Economic Contribution of Civil Aviation*, Circular 292 A/124

Според АТАГ, директното влијание на воздушниот транспорт во Европа е економско влијание кое го сочинува вработеноста и економските активности во рамките на самиот воздушен транспорт. Ова влијание е резултат на директните економски активности на воздушниот транспорт и ги вклучува: 1) авиокомпаниите како што се превозниците на патници, превозници на товар, авиокомпаниски карти и општата авијација; 2) аеродромските оператори и услуги како што се цивилните аеродроми, аеродромите за општа авијација, манипулирање и снабдување, услуги за товар, одржување на воздухоплови, услуги за снабдување со гориво и малопродажбата; 3) воздушната навигација односно давателот на услуги за воздушна навигација и нејзиното регулирањето; 4) цивилно воздухопловство односно продажбата на воздухоплови и компоненти на авиокомпаниите (конструкција, мотори, опрема и одржување).⁶¹

АКАРЕ го дефинираше директното економско влијание на воздушниот транспорт во ЕУ-15 со додадена вредност или вработеност како резултат на активностите во овој сектор (авиокомпаниите, производната индустрија, давање на услуги во воздушната навигација, аеродромите и др.).⁶²

Според АЦИ, директното економско влијание на воздушниот транспорт во Европа генерира вработеност и продуциран доход што е целосно или во најголем дел поврзана со функцијата на аеродромот.⁶³ Ова економско влијание претставува резултат од активностите на авиокомпаниите, аеродромските оператори, одржување на воздухоплови, контрола на летање и регулирање односно активности директно поврзани со патниците и товарот и ги вклучува учесниците во бизнисот поврзани со аеродромските активности, службите за снабдување на корисниците на аеродромот (шпедиција на стока, аеродромски возен парк и хотелите). Директниот економски придонес на воздушниот транспорт е значаен бидејќи комерцијалните оператори со патници, товар и поштенски услуги користат широк опсег на производи и услуги од аеродромите, давателот на услуги во воздушната навигација, од производствената и услужна дејност, што во овој случај зависи од голем број снабдувачи. Треба да се напомене

⁶¹ ATAG, Oxford Economic Forecasting. *The economic and social benefit of air transport*. Geneva, ATAG publications, 2004, p. 6

⁶² ACARE, *The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU-15*, Brussels, 2003, p 5

⁶³ ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussels, ACI Europe publications, 2004, p. 5

дека не сите од овие активности кои го даваат директното економско влијание на воздушниот транспорт се сместени на аеродромот. Директното влијание исто така ги вклучува активностите на производството на воздухоплови и компоненти кои им се продаваат на авиокомпаниите и бизнисот поврзан со нив.

Според тоа, можеме да заклучиме дека директното економско влијание во ЕУ е резултат на економските активности на главните столбови на воздушниот транспорт: авиокомпаниите, аеродромите, давателите на услуги во воздушната навигација и производителите. Тие имаат директно влијание во макроекономските компоненти на Европа преку создавање на БДП и генерирање на вработеност. Економскиот придонес на воздушниот транспорт го зема исто така во предвид оупутот од кој се изведува додадената вредност. Авиокомпаниите даваат услуги во воздушниот транспорт, што претставува финален производ на овој сектор. Главни корисници се патниците и превозниците на товар и пошта. Аеродромите, давателите на услуги и производната индустрија на воздухоплови се неопходни алки во синџирот на економски активности на воздушниот транспорт. На ваквиот синџир може да се додаде и регулаторната рамка претставена со владините агенции задолжена за регулирање на воздушниот транспорт.

Инди­ректно економско влијание на воздушниот транспорт

Економското влијание на воздушниот транспорт во Европа оди многу подалеку од неговото директно влијание што се јавува како резултат од економските активности и вработеноста генерирана од авиокомпаниите, аеродромите, воздушната навигација и производството. Во тесна врска со директното економско влијание, воздушниот транспорт создава инди­ректно влијание кое ги вклучува другите поврзани индустрии. Инди­ректното економско влијание ги инволвира поврзаните снабдувачи во синџирите на продукција како резултат на побарувањата на воздушниот транспорт. Според тоа, воздушниот транспорт создава инди­ректното економско влијание односно вработувања и доход генерирани во економијата а кои се поврзани со синџирот на снабдувачи на добра и услуги. Тоа е економско влијание настанато како резултат од набавка на добра и услуги на главните столбови на воздушниот транспорт но и инвестиции

од владините агенции и бизниси што се генерирани од дирекното економско влијание.

АТАГ го постави индиректното економско влијание на воздушниот транспорт во Европа како вработеноста и активностите на снабдувачите на индустријата на воздушниот транспорт и ги опфаќа работните места поврзани со снабдување на гориво, изградба на дополнителни средства, изработка на добра кои се продаваат на аеродромот и широк опсег на активности на услужниот сектор.⁶⁴ Ова влијание ги опфаќа активностите на патниците и операторите кои не се лоцирани на аеродромот како што е потрошувачката за патнички агенции, хотели и ресторани и туристички агенции.⁶⁵ АКАРЕ го дефинираше индиректното економско влијание во ЕУ-15 како додадена вредност и вработеност генерирана од страна на продажбата во другите сектори на воздушниот транспорт.⁶⁶

Според тоа индиректното влијание на воздушниот транспорт е економско влијание од вработеноста и активностите на снабдувачите на воздушниот транспорт што ги опфаќа: 1) Снабдувачите како што се надворешните снабдувачи со гориво, храна и пијалоци и изградба; 2) Производство на компјутери и електроника вклучително и малопродажни добра; 3) бизнис услуги како што се, сметководство, адвокати, банки, и компјутерски софтвер. Индиректното економско влијание во најголема мера е поврзано со создавање на добра и услуги кои не се лоцирани на аеродромот а се поврзани со воздушниот транспорт. Од друга страна ваквите економски активности генерираат и ја поддржуваат вработеноста која во повеќе случаи нема допирни точки со воздушниот транспорт.

Индукцираното економско влијание на воздушниот транспорт

Индукцираното економско влијание на воздушниот транспорт во Европа всушност претставува повеќекратен ефект од воздушниот транспорт и е резултат на директните и индиректните економски придобивки. Индукцираното економско влијание претставува вработување и доход генерирани во економијата на Европа

⁶⁴ ATAG, Oxford Economic Forecasting, *The economic and social benefit of air transport*. Geneva: ATAG publications 2004, p. 6

⁶⁵ ATAG, *The Economic benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2000 edition

⁶⁶ ACARE, *The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU-15*, Brussels, 2003, p.5

како резултат на продажбата на добра, услуги и инвестиции остварени со трошење на доходот на директните и индиректните вработени во воздушниот транспорт. Тие ги поддржуваат работните места во другите индустрии како што се малопродажбата, компании што продуцираат потрошувачки добра и опсег на услужната индустрија. Тука спаќа потрошувачката на директните и индиректните вработени на храната и пијалоците, рекреација и задоволство, транспорт, облека, добра наменети за домаќинството, банки, ресторани итн. Исто така, вработените во авиокомпаниите или воздухопловните управи трошат одреден дел од нивните плати за купување на нов автомобил што овозможува поддршка на вработените во продажните салони кои пак дел од платата трошат за прехранбени производи.

АКАРЕ го дефинираше индуцираното влијание во ЕУ-15 како додадена вредност и вработеност генерирана од страна на постојани серии на трошење на домаќинствата кои имаат директни или индиректни бенефити.⁶⁷ Потрошувачите кои трошат дел од својата плата заработена преку директните и индиректните економски активности, јавните давачки од поврзаните даночни приходи, исто така го конституираат индуцираниот ефект од воздушниот транспорт.

Според тоа, покрај директниот и индиректниот економски придонес, воздушниот транспорт создава многу значаен за економијата повеќекратен мултиплициран ефект ('multiplier effect'). Овој ефект има различен интензитет во зависност од пошироката и потесна распространетост на економските барања и во зависност од околностите и земениот приод за проценка. Мултиплицираниот ефект на директно генерираното производство и вработеноста се проценува како сложена форма што се однесува на индиректниот и индуцираниот. Мултиплициран ефект претставува нормално изразен фактор кој покажува колку е зголемено дирекното економско влијание на аеродромот од индиректните и индуцираните економски ефекти на аеродромските активности.⁶⁸ Државите со значителен воздушен сообраќај ќе имаат поширока распространетост на економските барања додека тие со ограничени услуги во воздушниот сообраќај ќе имаат ефект во релативно потесно подрачје. Индуцираните ефекти од побарувањата претставуваат трошењето на доход на потрошувачите од отворените директни и катализаторски економски активности

⁶⁷ ACARE, *The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU-15*, Brussels, 2003, p. 5

⁶⁸ ICAO doc. 9562, *Airport Economic Manuel*, First edition- 1991

како и јавната потрошувачка од поврзаните даночни приходи. Значи преку директното и индиректно економско влијание на воздушниот транспорт се создава индуциран економски ефект предизвикан од трошењето на заработката од овој сектор

Повеќекратниот ефект на воздушниот транспорт ќе има различна големина во зависност од степенот на развој и учество на воздушниот транспорт во економијата на регионот или земјата. Економскиот стимул на воздушниот транспорт - после неговиот директен придонес - може да биде одреден во термини на економската активност и вработеноста мултиплицирана од директните побарувања: во глобалната економија, секои 100 долари на производство и секои 100 генерирани работни места од воздушниот транспорт предизвикуваат дополнителна побарувања од приближно 325 долари и 610 работни места во другите индустрии.⁶⁹ Ефектите на приходите за 23 европски аеродроми изразени во форма на директни, индиректни и индуцирани ефекти истакнаа дека мултиплер ефектот се наоѓа во опсег на 0.36 до 2. Мултиплер ефектот на вработеноста се наоѓа во поширок опсег и тоа од 0.28 до 3.06.

Катализаторскиот ефект на воздушниот транспорт во ЕУ во последната декада го зголеми европскиот БДП за приближно 4% односно 410 милијарди евра. Во 2003 година нето трговскиот ефект на воздушниот транспорт во ЕУ25 учествуваше со 0.6% во БДП или 24 милијарди евра. Овој раст е овозможен преку влијанието на воздушниот транспорт во трговијата, туризмот, инвестирање во бизнисот и основната продуктивност на европската економија. До 2025 година, предвидениот раст на воздушниот транспорт, треба да придонесе дополнителни 1.8% во растот на БДП на долг рок односно 200 милијарди евра.⁷⁰

Катализаторскиот ефект на воздушниот транспорт во Европа овозможи вработувања и доход генерирани во економијата со поширока улога на воздушниот транспорт односно подобрување на продуктивноста на бизнисот во различни индустрии и поврзаните економски активности. Значајна улога на

⁶⁹ ICAO, *Economic Contribution of Civil Aviation*, Circular 292 AT/124, Montreal, Secretary General of ICAO, 2005

⁷⁰ EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*, Bretigni-sur-Orge: EEC, 2005, p. 29

воздушниот транспорт во Европа е економскиот придонес што тој го создава како олеснувач на растот и поддршка на различни индустрии како што се трговијата, туризмот, инвестициите, снабдување со работна сила, ефикасноста на пазарот, благосостојба и социјална помош.

Воздушниот транспорт е значаен економски катализатор. Тој овозможува побрз механизам за дистрибуција на добра и услуги олеснувајќи ја трговијата во Единствениот пазар, забрзувајќи го растот во постоечките индустрии и економската ефикасност. За туризмот, не само за далечните и островски дестинации, воздушниот транспорт претставува основа за модерен развој кој бара брз, ефикасен и безбеден превоз. Воздушниот транспорт ја поддржува продуктивноста и пристапот во глобалната економија преку подобрување на транспортните врски, пристапот на пазарите и подобрување на конкурентноста, ефикасното снабдување, инвестициите и иновациите. Постои јасна разлика помеѓу катализаторското влијание и дирекното, индиректното и индуцирано економско влијание од воздушниот транспорт. Додека првото се однесува на создавање на вредност на спореден производ во индустриските гранки останатите три се однесуваат на вкупните приходи и вработеност генерирана од воздушниот транспорт. Економското каталичко влијание генерирано од воздушниот транспорт е поголемо од комбинираните директни, индиректни и индуцирани влијанија на воздушниот транспорт. Меѓутоа, економскиот катализаторски ефект на европскиот воздушен транспорт треба да се гледа како дел од вкупниот придонес што воздушниот транспорт го прави во европската економија-вклучувајќи го директните и индиректните ефекти на вработеноста и оутпутот. Според ЕУРОКОНТРОЛ, економските катализаторски ефекти претставуваат "нето економски ефекти (на пример на вработеноста, приходите, владините финансии итн.) како резултат од придонесот на воздушниот транспорт во туризмот и трговијата (ефекти на побарување) и долгорочен придонес за продуктивноста и БДП со раст во употребата на воздушниот транспорт (снабдувачките карактеристики на економијата)".⁷¹ Според тоа, воздушниот транспорт во Европа има значајно економско катализаторско влијание. Тоа

⁷¹ EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting. *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*. Bretigni-sur-Orge, EEC, 2005, p.12

влијание на воздушниот транспорт не е изразено само со сопствените активности во транспортот но исто така и како поддршка која овозможува непречено функционирање на другите сектори како што се трговијата и туризмот. Од друга страна, воздушниот транспорт ја зголеми својата важност во поглед на донесување на одлуки за избор на локација и инвестициите. Добрите врски на воздушниот транспорт и неговиот развој имаат силно влијание врз ефикасноста на производството што придонесува компанијата да одлучи дали да инвестира за бизнис во одредена географска област.

II. ВЛИЈАНИЕТО НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕКОНОМИЈАТА

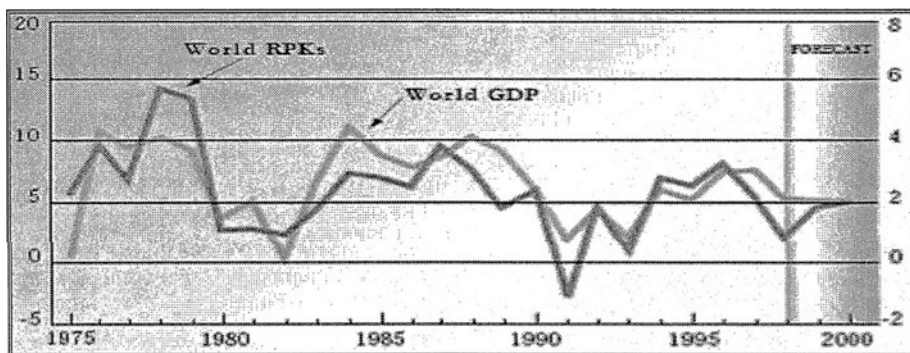
1. Економските трендови во Европа и воздушниот транспорт

Квантитативно, поврзаноста помеѓу растот на светската економија и растот на воздушниот транспорт може јасно да се воочи преку влијанието на економските рецесии во раните 1980-ти, 1990-ти и 2000-тите, и периодите на економски бум во доцните 1970-ти, доцните 1980-ти и во средината и доцните 1990-ти. Растот на воздушниот транспорт беше во директна поврзаност со:

1) светскиот економски раст и 2) ограничување на цена за превоз на патници од страна на авиокомпаниите. Растот на воздушниот транспорт беше скоро двапати поголем од растот на светската економија.

Графикон 2. Растот на воздушните патувања и светскиот БДП

(приход по патник/километар)



Извор: ATAG, *The Economic Benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, Edition 2000, p.16

Светскиот економски раст се забрзуваше и забавуваше во различни години во периодот после 1975 година. Овие промени редовно се рефлектираа врз растот на воздушниот транспорт што очигледно ја поставија историската квантитативна врска помеѓу глобалниот просперитет и активностите на авиокомпаниите.

После постојаниот економски раст во текот на осумдесетите години од минатиот век, Европскиот континент се соочуваше со крупни политички, социјални и економски промени кој значајно го нарушија ваквиот позитивен економски тренд. Паѓањето на Берлинскиот ѕид, распадот на Советскиот сојуз и војната во бившите југословенски држави, доведе до драматична флукуација на целата економија во Европа. На почетокот на деведесетите, вкупната економија во Европскиот регион беше во опаѓање а како главна причина беше сериозниот притисок на економиите на Источна Европа и ЗНД. На ова се надоврза и забавувањето на економскиот растот во Германија. Ваквите социјални и економски турбуленции кои допринесоа за губење на стотици работни места, намалување на продукцијата на стока и услуги во националните економии, намалување на платежната способност на населението и губење на конкурентноста на пазарите на фирмите коишто заедно со некои драматични политички настани само ги усложнуваа овие состојби силно влијаеа врз економскиот развој и економските трендови на Европа. Како резултат на тоа, вкупната европска продукција во 1997 година, беше вратена онаму каде беше во 1989 година. Но сепак оваа нула во економијата забележа истрајна дивергенција помеѓу државите во Западна и Источна Европа. Вкупната големина на светската економија во 1998 година беше проценета во форма на бруто национален производ како најширока мерка на националниот доход, мерејќи ја вкупната домашна и надворешна додадена вредност. Тоа покажа дека дури една третина односно 33% од светскиот БНП го сочинуваа тогашните 38 земји-членки на ЕКАК.⁷² Придонесот на индивидуалните држави на ЕКАК во економијата беше доста различен. Германија, Франција и Обединетото Кралство заедно имаа удел од 50% во вкупната економија на земјите-членки на ЕКАК. Република Македонија во 1998 година учествуваше со 2.6 милијарди долари односно 0.027% во економијата на земјите-членки на ЕКАК. Во истата година, петнаесетте земји-членки на Европската унија учествуваа со 83% во БНД на целата област на ЕКАК односно претставуваа околу 27% од светската економија.

Главна пресвртница на Европскиот континент дојде со политичката и економска стабилност во Централна и Источна Европа особено кај земјите кои

⁷² Michael Gommers, *ATM in macro-economic context*, Programme Portfolio Management, 2000.

имаа аспирации и се подготвуваа за членство во Европската унија. Тоа овозможи значаен економски напредок пред најголемото историско проширување на Унијата која во мај 2004 година се прошири со десет нови членки. Бугарија и Романија бележеа значаен економски напредок и пристапија кон Унијата во 2007 година. Економски напредок имаше кај Хрватска која по кандидатскиот статус доби датум за почеток на преговори со ЕУ. Во исто време со Хрватска, Турција го доби долго очекуваниот датум за преговори за членство. Земјите од Западниот Балкан по Косовската криза и воздушните напади на НАТО во 1999 година беа вклучени во ПСА што несомнено даде политичка вредност во намалување на тензиите и стабилизација на регионот. Република Македонија во 2005 година се стекна со кандидатски статус. Албанија и Србија се подготвуваа да ги потпишат спогодбите за стабилизација и асоцијација.

Во периодот 1991-2001 година редовниот воздушен транспорт на патници изразен во форма на приход по патник-километар на авиокомпаниите во Европскиот регион се зголемуваше со просечна годишна стапка од 3.5%. Во споредба со светскиот годишен просек на раст од 4.7%, оваа стапка на раст главно се должеше на слабите резултати на авиокомпаниите на ЗНД. Воздушниот сообраќај во овие држави драматично опаѓаше со годишен просек од 12.2% годишно во текот на цела декада така што во 2001 година ПКП изнесуваше само 27% од износот во 1991 година. Во 2001 година, вкупниот патнички сообраќај во ЗНД успеа да постигне, за прв пат во декадата, позитивен раст од 14.2%. Со исклучок на ЗНД, во периодот 1991-2001 година европскиот сообраќај забележа раст со просек од 8.2% годишно што претставуваше главно импресивна бројка.

После кризата која го зафати воздушниот транспорт во 2001 година, авиокомпаниите во Европа во 2002 година, само со редовниот воздушен транспорт (домашен и меѓународен) превезоа 422.62 милиони патници. Тоа претставуваше 26.2% од светскиот редовен воздушен транспорт во 2002 година со намалување од 0.2 проценти во споредба со 2001 година. Исто така, изразени во форма на превезени товар и пошта по тон-километар тие учествуваа со 27.9% во светскиот сообраќај постигнувајќи 33 860 милиони единици. Изразено во форма на патник-километар, авиокомпаниите на Европа учествуваа со 26.2% во светскиот воздушен сообраќај односно со 767 710 милиони единици. Со редовниот

меѓународен воздушен транспорт (со исклучок на домашниот воздушен транспорт), авиокомпаниите во регионот на Европа превезоа 263.72 милиони патници и учествуваа со 48.4% во светскиот меѓународен воздушен транспорт.⁷³

2. Влијанието на воздушниот транспорт врз макроекономските компоненти

Економскиот раст во Европа ја зголемена потреба за воздушни патувања, особено во време кога Европската унија се прошири и го зголеми Единствениот внатрешен пазар. Тоа иницираше постојаното зголемување на воздушниот сообраќај во Европа и потреба за понатамошен брз развој за задоволување на барањата. Спротивно на ова, ограничувањето на воздушниот сообраќај значи ограничување на економскиот раст. Побрзиот раст на воздушниот сообраќај, ја зголемува потребата од меѓународна соработка за координација на заедничките политики и планирање на европскиот систем и интегрирање на европските проекти.⁷⁴

Воздушниот транспорт со својот економски придонес учествува во создавањето на бруто-домашниот производ и создава услови за економски развој и одржување на економски раст. Економскиот раст иницира влијание врз воздушниот сообраќај преку зголемување на барањата за воздушните патувања. Во исто време, растечкиот воздушен транспорт со своето директно, индиректно и индуцирано влијание и каталитичкиот ефект континуирано влијае врз економските активности односно во бруто-домашниот производ и врз вработеноста кои имаат влијание врз одржување на економскиот раст. Значењето на воздушниот транспорт во националната економијата, претставува одржување на економските активности (продукција на услуги, потошувачка) и вработувањето. Воздушниот транспорт одржува економски раст преку квантитативно зголемување на потенцијалниот БДП во економијата во текот на времето. Долгорочната тенденција на пораст на реалниот БДП ќе дејствува врз

⁷³ ICAO, The World of Civil Aviation, Montreal, Secretary General of ICAO, 2003, p.109-114

⁷⁴ Alan Osborn & Hayes, Butterworth Philip. "Co-operation the key to safety and capacity." *ECAC and EUROKONTROL: Serving European Aviation*(2002):24

квалитативното подобрување на сите нејзини перформанси и врз подигање на квалитетот на живот на нејзините граѓани.

2.1 Придонесот на воздушниот транспорт во БДП

Економските аспекти на воздушниот транспорт ги опфаќаат и аспектите кои се суштински за глобалниот бизнис односно движење на продуктите и услугите, брзо на големи растојанија, со што се овозможува економско учество на заедниците и отварање на нови пазарни можности. Според Johan Howe, Director General, Airports Council International "Воздушниот транспорт и повеќето индустрии кои ги поддржува, придонесуваат повеќе во светскиот БДП отколку било која индустрија или услуга." Глобално, во 1998 година, воздушниот транспорт генерирал 1 360 милијарди долари што претставува околу 4.5% од светската продукција изразена во терминот на БДП.⁷⁵

Табела 2. Економскиот придонес на воздушниот транспорт во создавањето на светскиот БДП

БДП (во милиони долари)

2004 година	Африка	Азија-Пацифик	Европа	Јужна Америка	Среден Исток	Северна Америка	Вк.
Директно/индиректно/индуцирано влијание	11.3	148.4	273.6	20.6	16.1	409.6	879.6
Катализаторски ефект	44.2	540.1	768.1	101.4	46.0	583.2	2,083
Вкупен економски придонес по регион	55.5	688.5	1041.7	122.0	62.1	992.8	2,962.6

Извор: ATAG, *The Economic and Social Impact of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2004, p.8

Воздушниот транспорт земајќи ги предвид директните, индиректните и индуцирани влијанија во 2004 година учествуваше со околу 880 милијарди долари во создавањето на светскиот БДП што беше еднакво на 2.4% од глобалниот БДП. Кога на директното, индиректното и индуцираното економско влијание беше додадено економскиот катализаторски ефекти, вкупното економско

⁷⁵ ATAG, *The Economic Benefits of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2000 Edition

влијание на воздушниот транспорт беше проценето на 2,963 милијарди долари, еднакво на 8% од светскиот бруто-домашен производ.⁷⁶

Европа и Северна Америка имаат најзначајно учество на воздушниот транспорт во создавањето на глобалниот БДП. Тие заедно учествуваат со повеќе од 70% во вкупното економско влијание на воздушниот транспорт. Овие два водечки светски региона имаат различната дистрибуција на економски придонес од воздушниот транспорт земајќи го во предвид од една страна директното, индиректното и индуцираното влијание и од друга страна економскиот катализаторски ефект. Воздушниот транспорт во Северна Америка имаше најголем придонес во светскиот БДП како резултат на директното, индиректното и индуцирано економско влијание. Овој економски придонес на Северна Америка во создавањето на светскиот БДП претставуваше 50% од уделот на глобалниот воздушен транспорт. На второ место според директното, индиректното и индуцирано влијание на воздушниот транспорт во создавањето на светскиот БДП беше Европа која учествуваше со околу 31% во уделот на глобалниот воздушен транспорт. Значајна разлика на пропорција на економското влијание помеѓу Европа и Северна Америка беше забележано кај економскиот катализаторски ефект. Во Европа овој економски ефект на воздушниот транспорт учествуваше со 36% од уделот на глобалниот воздушен транспорт во создавањето на светскиот БДП. Наспроти ова, економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт во Северна Америка беше помал од Европа и изнесуваше 27% од уделот на глобалниот воздушен транспорт во создавањето на светскиот БДП. Изразено преку вкупниот економски придонес на воздушниот транспорт (збир на директното, индиректното и индуцирано влијание и катализаторски ефект), најголем удел на воздушниот транспорт во создавањето на светскиот БДП имаше Европа.

Економскиот придонес на воздушниот транспорт се разликува значајно помеѓу различните региони во светот. Покрај тоа регионите значајно се разликуваат и во однос на економскиот придонес на воздушниот транспорт изразен преку директното, индиректното и индуцирано влијание.

⁷⁶ ATAG, Oxford Economic Forecasting. *The economic and social benefit of air transport*. Geneva, ATAG publications, 2004, p. 7

На национално ниво, стимулирање на економските активности и придонесот за економскиот раст е очигледен кога услугите на воздушниот транспорт продуцираат повеќе добра и услуги и креираат повеќе работни места. Економското влијание на воздушниот транспорт е поврзано во термините на нивниот економски учинок во бруто-домашниот производ и вработеноста. Економскиот придонес на воздушниот транспорт за локалната и регионалната економија е претставен во три димензии: директна, со обезбедување на услуги за потрошувачите; индиректна, преку интеракција со другите снабдувачи; и накрај, индуцирана димензија преку генерирање директен и индиректен доход, кој индуцира барања и работни места главно во потрошувачката индустрија.

Воздушниот транспорт во Европската унија беше одговорен за 13% од вкупниот обрт на транспортниот сектор. Како дел од транспортот, воздушниот транспорт учествуваше во создавањето на БДП и во 2000 година трите главни сектори: авиокомпаниите, аеродромите и производителите генерираа вкупно 221 милијарди евра додадена вредност во економијата на ЕУ-15.⁷⁷ Со своето директно индиректно и индуцирано влијание, воздушниот транспорт прерасна во главен придонесувач во економијата на ЕУ15. Вкупниот БДП на ЕУ15 во 2000 година изнесуваше 8524 милијарди евра.⁷⁸

Табела 3. Додадена вредност на воздушен транспорт во ЕУ15

(во милијарди евра)

2000 година	Директно	Индиректно	Индуцирано	Вкупно
Авиокомпаниии	37	31	42	110
Производство	28	20	30	78
Аеродроми	10	12	11	33
Вкупно	75	63	83	221

Извор: ACARE, The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU15, Brussels, 2003, p. 9
CERMAS Calculation based upon: AEA, AECMA Fact and Figure, ACI Europa

Воздушниот транспорт во 2000 година со своето вкупно економско влијание учествуваше со 2.6% во БДП на ЕУ15. Директното економско влијание на воздушниот транспорт во ЕУ15 придонесе со 0.88% во БДП на ЕУ15 со најголемо учество на директното влијание на авиокомпаниите. Ова се должи

⁷⁷ EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*, Bretigni-sur-Orge, EEC, 2005.

⁷⁸ Michael Gommers. *ATM in Macro-economic context*, Analysis by EUROCONTROL/PPM 2000 http://www.worldbank.org/data/wdi2000/pdfs/tab1_1.pdf

најмогу на фактот што многу од европските авиокомпаниии сами ги изведуваа своите активности на аеродромите каде што беа нивните седишта.

Табела 4. Учетството на воздушниот транспорт во создавањето на БДП во ЕУ15

2000 година	Директно	Инди­ре­к­тно	Ин­ду­ци­ра­но	Вку­пно
Авиокомпаниии	0.43%	0.36%	0.49%	1.3%
Производство	0.33%	0.23%	0.35%	0.9%
Аеродроми	0.12%	0.14%	0.13%	0.4%
Вку­пно	0.88%	0.73%	0.97%	2.6%

Извор: ACARE, The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU15, Brussels, 2003, p. 9

Индуцираниот економски ефект на воздушниот транспорт имаше најголемо учество во придонесот во БДП на ЕУ-15. Авиокомпаниите имаа најголемо учествуво во БДП на ЕУ-15 земајќи го предвид нивното директно, индиректно и индуцирано економско влијание. Аеродромите иако имаа помало учество во однос на авиокомпаниите и производството во создавањето на БДП се важен генератор на продукција, креатор на работни места и магнет за комерцијални активности. Околу 450 комерцијални меѓународни аеродроми се отворени за планирани операции во Европа. Аеродромот и неговото соседство се приоритетни бизнис локации и им даваат на заедниците конкурентен агол за привлекување на домашни и странски инвеститори. Фирмите инволвирани во меѓународната трговија, го земаат во предвид пристапот на меѓународниот аеродром и ефикасноста на услугите на воздушниот сообраќај како круциален фактор во избраната бизнис локација. Воздушниот транспорт има придонес во локалните, регионалните или националните економии преку интегрирање на производството и исто така потрошувачката.

Висок придонесот на воздушниот транспорт во БДП е забележан кај САД во 2000 година. Најголем директен придонес во БДП имаше воздушниот транспорт кој се состоеше од сите приходи направени од комерцијалните авиокомпаниии вклучувајќи ги оние за патници и товар како и редовните и нередовните, одржувањето и пилотската и механичарска обука.

Табела 5. Учество на воздушниот транспорт во создавањето на БДП во САД
(милијарди долари)

Комерцијално воздухопловство (2000 година)	Директно	Индијектно	Индукцирано	Вкупно	Удел во БДП
Воздушен транспорт	100.1	67.9	85.7	253.6	4.4%
Воздухоплови	14.7	31.2	23.4	69.4	
Делови за воздухоплови	9.8	20.7	15.6	46.1	
Аеродроми	38.0	/	19.4	57.4	
Федерални власти FAA и NASA	7.0	/	3.6	10.6	

Извор: DRI-WEFA, Inc., A Global Insight Company, *The National Economic Impact of Civil Aviation*, 2002

Прегледот на економското влијание прерасна во важна компонента на бараните предлози на владините фондови или приватното трошење на значајниот аеродромски капитал. Аеродромите заземаат значајно место во економијата и општеството на државите во кои се лоцирани. Тие генерираат вработувања и други економски активности не само на аеродромот и околната средина туку и на државата во целост. Странската валута која е заработена, ефектите на баланс во плаќањето и трговската размена се исто така важни аспекти. Во контекст на економското влијание, расте интересот на владите да инвестираат во аеродромската инфраструктура а со тоа да ја поддржат генерално економијата и нејзиниот раст. Економското влијание кое го генерираат аеродромите има и немонетарните термини и тоа е главно придобивка за државата како погодност за развој на економијата на различно ниво (локално, регионално и национално).

2.2 Продонесот на воздушниот транспорт во вработеност

Воздушниот транспорт во 1998 година генерираше вкупно 27.2 милиони работни места ширум светот како резултат на директното, индијектното и индукцирано влијание и економскиот катализаторски ефект.⁷⁹ Овој значаен износ на вработеност во голема мера беше резултат на поширокото и подлабоко учество на воздушниот транспорт во поврзаните индустрии. Во 2004 година,

⁷⁹ ATAG, *The Economic Benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2000, p. 5

воздушниот транспорт генерираше вкупно 29 милиони работни места во светот.⁸⁰ Вработеноста во воздушниот транспорт значајно се разликуваше помеѓу различните региони во светот. Покрај тоа регионите значајно се разликуваат и во однос на економскиот придонес од воздушниот транспорт изразен преку директното, индиректното и индуцирано влијание и самиот економски катализаторски ефект.

Табела 6. Вработеноста во воздушниот транспорт по региони во светот (2004 год)

<i>Работни места (во милиони)</i>	<i>Африка</i>	<i>Азија-Пацифик</i>	<i>Европа</i>	<i>Јужна Америка</i>	<i>Среден исток</i>	<i>Северна Америка</i>	<i>Вк.</i>
<i>Директни/индиректни/Индуцирани</i>	0.5	3.2	4.1	0.6	0.5	4.6	13.5
<i>Катализаторски</i>	2.6	6.6	3.4	1.6	0.5	0.8	15.5
<i>Вкупно</i>	3.1	9.8	7.5	2.2	1.0	5.4	29

Извор: ATAG, *The Economic and Social Impact of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2004, p. 8

За разлика од учеството на воздушен транспорт на регионите во светскиот БДП, доколку се земат во предвид директните, индиректните и индуцирани и катализаторските работни места најголем генератор на вработеност во воздушниот транспорт во светот беше регионот на Азиско-Пацифичкиот регион. На второто место во светот беше Европа по кој следеше Северна Америка. Ниската стапка на вработеност а големото учество во БДП што се забележа кај Европа и Северна Америка во најголема мера се должи на големата продуктивност на воздушниот транспорт во Европа и Северна Америка.

Директните, индиректните и индуцирани работни места кои ги генерираше воздушниот транспорт учествуваа со околу 47% во вкупната вработеност на светскиот воздушен транспорт. Најголем генератор на директни, индиректни и индуцирани работни места беше регионот на Северна Америка наспроти Европа и Азиско-Пацифичкиот регион.

Како резултат на катализаторскиот ефект воздушниот транспорт генерираше околу 53% од вкупната вработеност во воздушниот транспорт. Што се однесува до економскиот катализаторски ефект, најзначаен квантитативен

⁸⁰ ATAG, Oxford Economic Forecasting, *The economic and social benefit of air transport*, Geneva, ATAG publications, 2004, p. 2

износ на работни места како резултат од овој ефект има Азиско-Пацифичкиот регион. На второто место во светот беше Европа со значително помал износ како резултат од катализаторскиот ефект на воздушниот транспорт. Од друга страна, овој износ во Европа беше значително поголем во однос на регионот на Северна Америка кои генерираше само 0.8 милиони работни места како резултат на економскиот катализаторски ефект.

Воздушниот транспорт во Европа, како резултат на директното, индиректното и индуцираното влијание и економскиот катализаторски ефект во 2004 година генерираше 7.5 милиони работни места. Овој импозантен износ на работни места во регионот на Европа ги вклучуваше 25-те земји-членки на ЕУ, земјите кои не се членки на ЕУ заедно со Русија и земјите од поранешниот Советски Сојуз од Источна Европа.

Воздушниот транспорт во Европа генерираше 36.3% од директните вработувања во светскиот воздушен транспорт земајќи ги предвид директното, индиректното и индуцирано економско влијание. Најголем генератор во директните вработувања имаа авиокомпаниите. Тие учествуваа со 46% во директните работни места. Самите аеродромски оператори вработуваа значајно помал број и учествуваа со 8% од директните вработувања. За разлика од нив 377,119 вработени беа на други работни места на самиот аеродром и учествуваа во директните вработувања со околу 25%. Останатите 307,313 работни места кои учествуваа со 20% во директните вработувања беа поврзани со воздухопловството.

Воздушниот транспорт во Европа овозможи значајен износ на вработеност како резултат на индиректното економско влијание. Индиректната вработеност учествуваше со значајни 43.6% во вкупните директни, индиректни и индуцирани работни места. Ваквото високо учество на индиректните работните места во најголема мера беше поврзано со мошне широкиот опсег на активности на услужниот сектор, снабдувањето со гориво, изградба на дополнителни средства, изработка на добра кои понатаму се продаваа на аеродромите итн. Ваквите карактеристики на воздушниот транспорт во Европа иницираа индиректно економско влијание кое генерираше на работни места во економијата како резултат на поврзаноста на воздушниот транспорт во ланецот на снабдувачи на добра и услуги.

Во Европа, индуцираните работни места учествуваат со 20% во вкупната вработеност земајќи ги во предвид директните, индиректните и индуцирани влијанија. Овие вработувања, генерирани во економијата како резултат на продажбата на добра, услуги и инвестиции остварени со трошење на доходот на директните и индиректните вработени во воздушниот транспорт ги поддржува работните места во другите индустрии. Ваквото индуцирано економско влијание овозможи поддршка на работните места во малопродажбата, компаниите што продуцира потрошувачки добра и широк опсег на услужната индустрија.

Според тоа, покрај директните работни места, воздушниот транспорт во Европа генерираше значаен износ на вработеност во економијата како резултат на индиректното и индуцирано економско влијание. Повеќекратниот мултиплициран ефект на воздушниот транспорт овозможи индиректните и индуцирани работни места да учествуваат со ипозантни 63.6% во вкупната вработеноста.

Во 2001 година, транспортот во ЕУ вработуваше околу 7 милиони лица. Од нив 57% во копнениот транспорт, 3% во морскиот, 6% во воздушниот транспорт и 34% во поддршка на помошните транспортни активности како што се складирање, туристички и патни агенции, тур оператори и каргото.⁸¹

Во 2000 година, вкупната работна сила во ЕУ15 изнесуваше 166 милиони лица. Како резултат на вкупните економски активности на авиокомпаниите, производството и аеродромите беа генерирани повеќе од 3 милиони работни места во економијата на ЕУ15.

Табела 7. Вработеност во воздушниот транспорт во ЕУ15

(Во илјади работни места)

2000 година	Директно	Индиректно	Индуцирано	Вкупно
Авиокомпаниии	416	424	748	1587
Производство	429	457	343	1229
Аеродроми	124	78	115	317
Вкупно	969	959	1206	3133

Извор: ACARE, *The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU15*, Brussels, 2003, p. 10
CERMAS calculation based upon: AEA, AECMA Facts and Figures and ACI Europe

81 European Commission. *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2003*
Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, table. 3.1.2

Како и кај уделот во создавање на БДП, најголем удел во вкупната вработеност која ја генерира воздушниот транспорт во ЕУ15 се забележува кај авиокомпаниите. За разлика од БДП, најголем генератор на директни работни места имаше производството на воздухоплови и делови. На второ место се авиокомпаниите кои со своите директни работни места учествуваат со 0.25% во вкупната вработеност на ЕУ15.

Табела 8. Учество на воздушниот транспорт во вработеноста на ЕУ15

2000 година	Директно	Инди­ре­к­тно	Ин­ду­ци­ра­но	Вку­пно
Авиокомпаниите	0.25%	0.26%	0.45%	0.96%
Производство	0.26%	0.28%	0.21%	0.74%
Аеродроми	0.07%	0.05%	0.07%	0.19%
Вку­пно	0.58%	0.59%	0.73%	1.89%

Извор: ACARE, *The Economic Impact of the Air Transport Industry in the EU15*, Brussels, 2003, p. 10
CERMAS calculation based upon: AEA, AECMA Facts and Figures and ACI Europe

Воздушниот транспорт во Европа се карактеризираше со највисоко учество на авиокомпаниите во структурата на вработеноста. Авиокомпаниите земајќи ги предвид вкупните директни, индиректни и индуцирани работни места вработуваа генерираа 44% од вкупната вработеност. За разлика од Европа, структурата на вработеноста во САД имаше различна дистрибуција во односот авиокомпанија-аеродроми примарно како резултат на различните активности кои ги вршеа. Авиокомпаниите во Северна Америка учествуваа со 29% во вкупната вработеност. Наспроти ова, аеродромските оператори и останатите работни места на аеродромите во Северна Америка учествуваа со 57% во вкупната вработеноста. За разлика од Северна Америка, аеродромските оператори и останатите работни места на аеродромите во Европа со директните, индиректни и индуцирани работни места и учествуваа со 31% во вкупната вработеност. Земајќи ги предвид директните, индиректните и индуцираните работни места, цивилната авиоиндустрија учествуваше со 23% во вкупната вработеност во Европа.

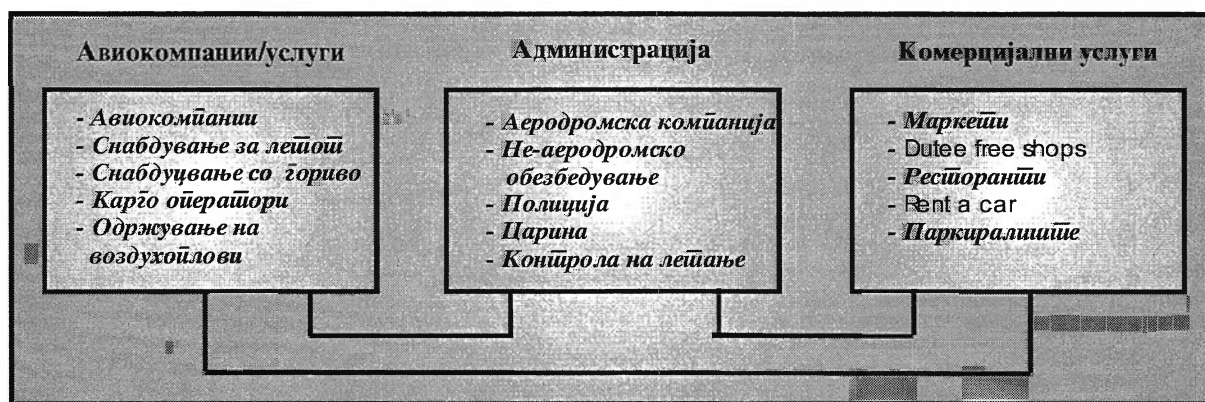
Покрај директниот и мултиплицираниот ефект, воздушниот транспорт во Европа генерира значаен износ на работни места како резултат на катализаторскиот економски ефект. Во 2004 година, катализаторскиот ефект на воздушниот транспорт генерираше 3.4 милиони работни места во економијата. Првенствено, овие работни места беа резултат на пошироката улога на воздушниот транспорт во зголемување на продуктивноста и поддршката на

различни индустрии како што беа трговијата, туризмот, инвестициите, снабдување со работна сила, ефикасноста на пазарот и закрченоста на транспортот. Економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт ја подобри ефикасноста на овие индустрии и овозможи широк спектар на економски активности. Овие економски активности ја вклучија слободната аеродромска потрошувачка поврзана со користењето на воздушното патување, отпремање на товар и пошта, патувањата и туристичкиот бизнис како и целиот спектрум на активности во бизнисот за превоз на стока. Воздушниот транспорт создаде брз механизам за дистрибуција на добра и услуги олеснувајќи ја трговската размена, растот во постоечките индустрии и економската ефикасност. За туризмот, воздушниот транспорт претставуваше основа за модерен развој кој бара брз, ефтин, ефикасен и безбеден превоз. Потребно е да се направи јасна разлика помеѓу вработеноста генерирана од економското катализаторско влијание и вработеноста генерирана со директното, индиректното и индуцирано економско влијание на воздушниот транспорт. Вработеноста генерирана со катализаторскиот ефект првенствено е резултат на поддршката и создавање на спореден производ во индустриските гранки надвор од воздушниот транспорт. Вработеноста генерирана со директното, индиректното и индуцирано економско влијание е вработеност генерирана во потесен и поширок опсег на самиот воздушниот транспорт. Во Европа, вработеноста генерирана како резултат на економското катализаторско влијание на воздушниот транспорт е помала од вработеноста како резултат на комбинираното директно, индиректно и индуцирано економско влијанија на воздушниот транспорт. Така вработеноста генерирана како резултат на економското катализаторско влијание изнесува 3.4 милиони работни места или 46% од вкупната вработеност. Наспроти ова, 56% од вкупната вработеност или 4.1 милиони работни места во Европа се резултат на директните, индиректните и индуцирани економски влијанија.

Во 2001 година, во Европа само аеродромите генерираа 1.2 милиони работни места сместени на самиот аеродром. Покрај нив проценето е дека приближно 0.2 милиони работни места беа директно поврзани со активностите на аеродромите на локации кои не беа сместени на аеродромите. Според АЦИ Европа, аеродромите во Европа во 2001 година генерирале вкупно 1.4 милиони

директни вработувања.⁸² Генерално, овој квантитативен износ претставува збир на вработени на неопределено работно време вклучително и другите видови на вработени (со определено работно време и сезонските вработени). Според својата карактеристика, аеродромите се меѓу најфреквентните концентрации на вработеност во националната и регионалната економија. Областите околу аеродромите често имаат помал процент на невработеност. Значајни активности директно поврзани со давањето на услуги на аеродромите исто така може да бидат лоцирани надвор од аеродромот на приближно дваесет минути возење.

Графикон 3. Приказ на вработеноста на аеродромите во Европа

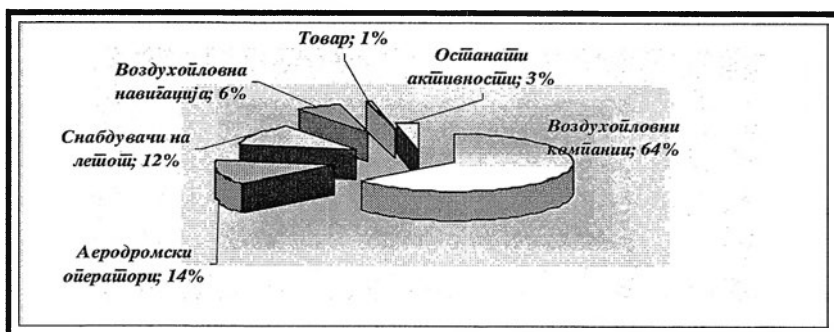


Извор: ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussels, ACI Publications, 2004, p. 33

Структурата на директните вработувања кои ги генерираат аеродромите во Европа се изразени во три групи. Во првата и најзначајна група, се работните места кои ги генерираат авиокомпаниите и ланецот на поврзани услуги како што се снабдување со гориво, снабдување на летот со храна и пијалоци, техничко одржување на воздухопловот, карго операции итн. Втората група на вработеност ја генерира административната структура. Во неа спаѓаат вработените во аеродромските оператори, не-аеродромскиот обезбедување, царина, полиција и контролата на летање. Третата група се работните места поврзани со комерцијалните активности како што се рестораните, duty free shop, паркиралишта, изнајмување на возила, продавници за малопродажба.

⁸² York Aviation, ACI Europe, *The social and economic impact of airport in Europe*, Geneva, ATAG Publications, 2004

Графикон 4. Структура на вработените на аеродромите во Европа



Извор: ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussels, ACI Publications, 2004, p. 33

Дистрибуцијата на вработеноста помеѓу различните активности може да се менува значајно помеѓу аеродромите поради различните фактори, вклучувајќи ја големината и природата на аеродромското претпријатие. На пример, поголемите аеродроми (што управуваат со околу 20 милиони единици на работна норма годишно⁸³) имаат повисока пропорција на вработени во авиокомпаниите, агенти за управување и воздухопловното одржување и понизок пропорционален износ за аеродромскиот оператор. Сосема спротивен е случајот за помалите аеродроми кои имаат под пет милиони единици работна норма годишно.⁸⁴

Табела 9. Просечна вработеност на аеродромите во Европа

Единици на работна норма во 2001	Работни места по милион единици работна норма
> 50 милиони	985
20-49 милиони	867
10-19 милиони	934
5-9 милиони	793
1-4 милиони	1,034
< 1 милион	1,724
Вкупно	950

Извор: ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussels, ACI Publications, 2004, p. 35

Табелата 9 индицира дека просечната густина на вработени е повисока за помалите аеродроми, што е поврзана со фактот што тие не се способни да ги

⁸³ Единица на работна норма (workload unit) претставува годишно движење на или еден патник или 0.1 тон на стока или пошта. За аеродроми со помала фреквентност, 1 милион патници е еднакво на 1 милион единици на работна норма.

⁸⁴ ACI, York Aviation, *Social and economic impact of airport in Europe*, Brussels, ACI Publications, 2004, p.31

достигнат економите пропорционално и што понекогаш се локација за главните средства како што се авиопревозниците или базата за воздухопловно одржување кое не е директно поврзано со патничкиот и товарниот сообраќај управуван од аеродромот.

Во однос на тоа, за милион патници или милион единици во работната норма, аеродроми во Европа креираат 950 работни места на самиот аеродром, и како фактор на дирекното, индирекното и индуцираното влијание за милион патници или милион единици во работната норма европските аеродроми поддржуваат 2950 работни места во националната, 2000 работни места регионалната и 1425 работни места во суб-регионалната економија.

Врз основа на проценетата евиденција, во просек, на секој 1000 работни места на аеродромите во Европа, се потпираат околу 2100 индиректни/индуцирани работни места во националната, 1100 индиректни/индуцирани работни места во регионалната и 500 индиректни/индуцирани работни места во суб-регионалната економија. Приближниот број на контролори на летање во 75 центри во 41 Европски држави (системот на АТМ на земјите-членки на ЕКАК) што учествуваат во програмата на ЕУРОКОНТРОЛ за подобрување на перформансите во оперативните и неоперативни служби беше 18 660 од кои 13 370 беа во 15 држави на Европската унија. Околу 18000 вработени се персонал за техничка поддршка.⁸⁵

3. Улогата на воздушниот транспорт во меѓународната трговска размена

Во секоја земја-членка на ЕУ, воздушниот транспорт повеќе или помалку има влијание во стимулирање на економскиот раст и финансиска јачина. Како економски катализатор го движи напредокот на националните економии. Така придонесува во економскиот раст и ја зголемува ефикасноста. Најзначаен економски придонес на воздушниот транспорт е влијанието врз различни други индустрии како олеснувач на нивниот раст. Воздушниот транспорт влијае на европската економија преку подигање на нивото на ефикасност на економските

⁸⁵ Moxon, Julian. "Addressing the workforce shortage challenge." *Forty years of service to european aviation*. (2003):103

активности на другите индустрии. Економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт е изразен преку олеснување на трговија и ефикасност на пазарот, подобрување на ефикасноста на ланецот на снабдување, привлекување на инвестиции, иновации и задоволување на потребата за работна сила на пазарот на трудот.

После Втората светска војна, главната насока на глобализацијата беше зголемена интеграција на националните економски активности. Главниот договор за тарифи и трговија, (ГАТТ)⁸⁶ подоцна беше заменет со Светската трговска организација за да помогне во новата ера на глобалната трговија. Формирањето на Европската економска заедница доведе до значајни промени и забележлив преод од цврст економски национализам кон постепена интеграција на европската економија. Трендот на интеграција на економиите немаше улога само во продажбата на производи на пошироките пазари но исто така и во координирање на производството и дистрибуција на пазарите. Со зголемување на економската глобализација, работните заедници и стотици милиони поединци се потпираат на воздушните линии за транспорт на патници или транспортирање на добра по воздушен пат.

Извозот на добра и услуги во 2000 година претставуваше четвртина од светскиот БДП, 10% повеќе во споредба со 1970 година. Повеќе од 39 милиони тони годишен товар е транспортиран ширум светот по воздух, што претставуваше околу 40% од светската трговија на добра (по вредност).⁸⁷ Воздушниот транспорт е клучна компонента на развојот и интеграцијата на европската економија. Со олеснување на меѓународната трговска размена, воздушниот транспорт им помага на земјите да учествуваат на глобалниот пазар и дозволи глобализација на производството.⁸⁸ Поголем износ на трговијата со добра во рамките на регионите се пренесуваа со другите модалитети. Доколку се вклучи внатререгионалниот транспорт, 1,750 милијарди долари на добра по вредност беа превезени по меѓународниот воздушен пат во 2004 година.⁸⁹

Само мала пропорција односно 0.4% од светската трговија по тежина се изведува по воздух како извоз од 15-те земји-членки на ЕУ. Но по вредност, 20%

⁸⁶ General Agreement of Tariffs and Trade

⁸⁷ Rochat, Philippe. "Air Transport-Global Approach to sustainability." *EKAK News No. 25(2003):14*

⁸⁸ ATAG, *The Economic Benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2000, p. 5

⁸⁹ ATAG, *Economic and Social Benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2005, p. 15

од светската трговија по воздух беше резултат на извоз од 15-те земји-членки на ЕУ.⁹⁰ Во 2000 година, беше проценето дека меѓународната трговска размена на Европската унија создава 1534 милијарди евра додадена вредност и придонесува со 18.0% во европскиот БДП. Поврзаноста на воздушниот транспорт со меѓународната трговска размена создава 40 милијарди евра додадена вредност односно 7.2% во БДП на ЕУ15.⁹¹ Во 2003 година, во 25-те земји-членки на ЕУ вредноста на извозот транспортиран по воздух изнесуваше 308 милијарди евра за разлика од увозот по воздух кои изнесуваше 253.8 милијарди евра. Ваквиот трговски баланс од воздушниот транспорт беше проценет на 0.6% од БДП на 25-те земји-членки на ЕУ.⁹²

Воздушниот транспорт е голем двигател на трговската размена во ЕУ. Трговските карактеристики беа одредени од страна на економскиот раст и просперитетот. Земјите кои имаат побрз раст во меѓународната трговија исто така имаат побрз раст во економијата. Во зголемената глобализирана средина и улогата на мултинационалното кооперирање, воздушниот транспорт ги намали бариерите во меѓународната трговија. Покрај тоа што го поддржува бизнисот и неговата способност за размена на производи, воздушниот транспорт има значајна улога во градење на врските, комуникацијата и личните односи помеѓу менаџерите на бизнисите неопходни за постигнување на висок степен на меѓународни бизнис активности. Ефикасните патувања даваа можност тие многу брзо да бидат заедно и на било кое место во светот. Воздушен транспорт на патници е особено важен за создавање на трговски можности во остварување на средбите лице во лице. Со подобар личен контакт и поефикасна комуникација помеѓу продавачите и купувачите, воздушниот транспорт придонесува и за компаниите во изнаоѓање на нови кооперанти и за задоволување на потребата на постоечките потрошувачи. Така повеќе од 65% на бизнисите на компаниите во Чиле, Кина, Чешката Република, Франција и САД ја покажаа важноста на воздушниот транспорт како особено значајна за услугите или средбите со

⁹⁰ EUROCONTROL Experimental Centre, Oxford Economic Forecasting, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*, Bretigni-sur-Orge, EEC, 2005, p.29

⁹¹ ACARE, *The Economic Impact of Air Transport Industry in The EU15*, Brussels, 2003, p.17

⁹² EUROCONTROL Experimental Centre, Oxford Economic Forecasting, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*, Bretigni-sur-Orge, EEC, 2005, p.32

нивните потрошувачи.⁹³ Глобално, 85% од бизнис извештаите покажаа дека патничкиот воздушен транспорт е важен за нивната продажба каде во 70% од случаите е витален или многу важен. Оваа зависност од воздушниот транспорт објаснува зошто многу од компаниите го лоцираат своето функционирање во близината на главните аеродроми. Иако со напредокот на телекомуникационите технологии, во иднина ваквото значење се повеќе ќе се намалува, сепак во последните декади тоа одигра важна улога во градење на глобалниот економски систем.

Како резултат на дерегулацијата во САД и либерализацијата на воздушниот транспорт во ЕУ, двата главни светски пазари, дојде до значајно намалување на цените за превоз на патници и товар. Ваквиот развој на настаните овозможи превозот на товар по воздушен пат да има пониски цени и пошироки услуги и да го олесни производството точно навреме (just-in-time). Оптимализација на ваквиот концепт овозможи кратко производство и развој на циклус на време кои ќе ги елиминира пречките од минатото. Многу високо развиени технологии и индустрии со висока вредност се зависни од воздушниот транспорт за предноста во времето и трошоците во производството и индустријата. Во овој контекст, воздушниот транспорт понуди многу предности пред другите модалитети на транспорт како што е краткото време за испорака, подобрување на флексибилноста, брз одговор за побарувањето на потрошувачите и сл. Така воздушниот транспорт стана главен симбол на испораката во истиот ден и за транспорт на ургентни или добра чувствителни на време. Особено е значаен за превоз на пошта и пакети, странски списанија и лесно расипливи добра како што се свежото овошје, зеленчук и цвеќе со што многу нации имаа придобивка. Голем дел од превозот по воздушен пат се состои од произведени продукти или полупроизводи кои ќе се користат во производството. Како резултат на трговијата со ваквите произведени добра дојде до огромниот раст во светската трговија.

Намалување на трговските бариери е особено значајно за развојот на слободните трговски блокови како што е Европскиот единствен пазар. Транспортот прерасна во клучен фактор на економија а воздушниот транспортот

⁹³ IATA, *Measuring Airline network benefits*, OEF, 2005

како негов составен дел е витален за економијата на Европската унија. Се повеќе компании се интегрираат во форма на глобални ентитети со што се креира потребата за патување помеѓу потрошувачите и снабдувачите и помеѓу различните локации на претпријатијата. Ова креира додадена вредност и во менаџерската локација и производствената локација и резултира со зголемена потреба за приод во воздушните услуги. Растот проследен со големите проширувања ја промени европската економија и неговиот систем на продукција и во последните дваесет години овозможува промена на "stock" економијата во "flow" економија. Релокацијата на некои индустрии, особено индустриите за производство на добра каде е потребно големо вложување во високо квалификувана работна сила и каде намалување на трошоците е особено важно, значеше дека производството може да биде понекогаш и стотици и илјади километри одалечено од фабриката за финално составување на производот или од крајниот корисник.

Воздушниот транспорт не е само важен за европската економија туку и за националната економија во остварување на економски раст. Развојот на системот за воздушен транспорт овозможува подобри врски на националната економијата во глобалните текови и создава бизнис средина за интеграција во глобалните активности. Регионите или земјите со неефикасен систем за воздушен транспорт остануваат изолирани во врската со глобалната економија. Развојот на холандската економија повеќе векови се фокусираше на развојот на трговијата. Така Холандија се развиваше во клучна влезна точка на меѓународната трговија помеѓу Европа и остатокот од светот. Развојот на модерната транспортна мрежа беше фокусирана на аеродромот Шипхол во Амстердам. Затоа, специфичната цел на холандската влада е да го направи овој аеродром главен јазол во Европа до 2015 година. Воведување на либералната политика за воздухопловството, надворешни инвестиции и трговија како и развојот на аеродромот Шипхол ќе биде круцијално за идната перспектива за раст на регионот Рандстанд во Холандија. Интермодалитетот со железничкиот транспорт ќе овозможи зголемување на достапноста и подобрување на мобилноста на аеродромот. Шипхол е трет најголем аеродром за транспорт на товар по воздушен пат во Европа и четврт по големина за транспорт на патници. Во 2004 година, преку овој аеродромот се транспортираа 1.4 милиони тони товар со зголемување од 8.5%.

На него оперираа повеќе од 20 авиокомпаниии за транспорт на товар на 230 конекции во 87 земји. Владата на Холандија процени дека аеродромот Шипхол учествува со 2% во создавање на БДП на Холандија.⁹⁴

Ефектите на воздушниот транспорт врз трговијата беше позитивен во старите 15 земји-членки и изнесуваше 54 милијарди евра или 0.6% од нивниот БДП. За разлика од старите земји-членки нето влијанието на трговијата по воздушен пат е негативен во економиите на 10-те земји-членки кои пристапија кон ЕУ и изнесува 1,5 милијарди евра или 0.4% од нивниот БДП.⁹⁵ Ваквиот негативен износ кај новите и релативно малиот позитивен износ кај старите земји-членки на ЕУ немаше негативно влијание врз економијата на ЕУ. Имено во земји-членки извозот и увозот по воздух беа длабо навлезени во индустриската структура на економијата. Воздушниот транспорт придонесе за зголемена трговија и зголемени можности и подобрување на животниот стандард на европските граѓани. Тој создаде значајна можност за вклучување на секоја заедница во европската и глобалната економија. Воздушниот транспорт на товар е особено важен за снабдување на островските земји и за земјите каде главниот извоз се добра со висока вредност.

4. Микроекономски аспекти на воздушниот транспорт

За разлика од макроекономските аспекти, микроекономската анализа на воздушниот транспорт ќе го согледа економско влијание на продуктивноста односно факторите кои ја детерминираат продуктивноста на воздушниот сообраќај, а тоа се: поттикнување на инвестиции во физичкиот капитал (техничките средства), човечкиот капитал (едукацијата и размена на искуство) и технолошките знаења кои пак, од друга страна, имаат свој придонес во одржување на економскиот раст и забрзување на економскиот развој.

Воздушниот транспорт е еден од најефикасните сектори мерени според БДП по работник како индикатор. Со 65 илјади долари по работник годишно,

⁹⁴ ATAG, *Economic and Social Benefit of Air Transport*, Geneva, ATAG publications, 2005, p. 16 / Survey of businesses around Schiphol Airport undertaken by VNO-NCW

⁹⁵ EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*, Bretigni-sur-Orge, EEC, 2005, p.30

воздушниот транспорт е околу 3,5 пати над просекот забележан во светската економија.⁹⁶ Просечниот однос на додадената вредност и вработеноста во ЕУ15 изнесува 51 349 евра. За воздушниот транспорт тој е 1.37 пати поголем од просекот и изнесува 70 539.⁹⁷ Ваквите показатели говорат дека трудот на вработените во воздушниот транспорт има висока ефикасност или продуктивност и има поголем придонес во економијата за разлика од другите сектори. Продуктивноста на вработените во воздушниот транспорт се должи на фактот што тоа е високо капитален интензивен сектор. Исто така, вработените во воздушниот транспорт односно работната сила ја карактеризираат високи знаења, стручност, обука и искуство и затоа што оваа индустријата постојано изведува интензивни истражувања и развој односно техничко-технолошки прогрес.

Релативната ниска стапка на вработеноста во воздушниот сообраќај на Евроската унија во однос на другите сектори во економијата, а сепак со големо учество во вкупните економски активности (БДП) се должи на европското високо ниво на продуктивноста на трудот. Динамиката и квалитетот на економскиот раст се поврзани со продуктивноста и факторите што ја детерминираат продуктивноста а тоа се: физичкиот капитал, човечкиот капитал, и технолошките знаења.

Економскиот раст е вонредно сложен и мултидимензионален процес кој е условен од истовремено и паралелно дејство на голем број фактори од економска и некономска природа. Од друга страна, динамиката и квалитетот на економскиот раст се условени од продуктивноста, и разликите во продуктивноста ги објаснуваат и разликите во доприносот на различните сектори во БДП на државата. Воздушниот транспорт влијае врз најзначајни фактори кои ја детерминираат продуктивноста, а преку нив, и во економскиот раст и економскиот развој. Факторите кои ја детерминираат продуктивноста на воздушниот сообраќај се: 1)Физичкиот капитал; 2)Човечкиот капитал; и 3)Технолошките знаења.⁹⁸

⁹⁶ ATAG, *The economic and social benefit of air transport*, Geneva, ATAG publications, 2005, p. 13

⁹⁷ ACARE, *The Economic Impact of Air Transport Industry in The EU15*, Brussels, 2003, p. 10

⁹⁸ Подетален опис на факторите кои ја детерминираат продуктивноста на воздушниот транспорт во ЕУ и Република Македонија е дадено во Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Скопје, 2004 стр. 158-170

Новите технологии и современите технолошки знаења се еден од најзначајните фактори за продуктивноста во воздушниот транспорт и теоретски тие се опишваат како најзначајни фактори за економскиот раст. Воведување на нови технологии и нови научно-технички откритија силно ја зголемија динамиката на воздушниот сообраќај и го овозможија неговиот развој на безбеден, ефикасен и економичен начин. Од друга страна, со апсорбирање на новите технолошки знаења се овозможува зголемен економски развој. Планираниот напредок неопходен за идниот европски систем за воздушниот сообраќај може да заземе место само со широк спектрум на активности од областа на истражувањето и развојот на новите технологии и технолошки знаења.

III. ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ КАКО ДВИГАТЕЛ НА СОЦИЈАЛНИОТ ПРОГРЕС

1. Општествените придобивки од воздушниот транспорт

Наспроти сите економски бенифити, комерцијалниот воздушен транспорт во ЕУ создава мноштво на помалку квантитативно допирливи бенифити. Ваквиот спореден производ ги намалува трошоците на трговијата и мобилноста во Единствениот пазар, привлекува нови бизниси на локации со добра врска, го поддржува развојот на нови технологии и дистрибуира, процес заснован на рапидно движење на луѓето и добрата. Дел од овие придобивки е мошне тешко да се проценат и изразат квантитативно но очиглено е нејзиното влијание врз промените во животот на луѓето, културата на живеење-стилот на живот и квалитетот на животот. Социјалните аспекти на воздушниот транспорт ја опфаќаат способноста луѓето, земјите-членки и културите брзо, ефикасно и безбедно да се поврзуваат со транспортна мрежа која создава директни, индиректни и индуцирани работни места и обезбедува комерцијално невозможна алтернатива за средни и долги патувања било да се за работа или задоволство. Всушност, воздушниот транспорт е "важен аспект на европската кохезија, кој обезбедува рапидно и ефикасно движење на луѓето и добрата и дава суштински пристап до одалечените региони".⁹⁹

Во минатото, воздушниот транспорт беше привилегија на одредена политички и економски елита составена од мал круг на луѓе. На самите почетоци, само 9 милиони луѓе во светот имаат можност да го користат овој транспортен модалитет како суперлуксузен превоз. Во 2003 година, 1.6 милијарди луѓе го

⁹⁹ Communication from the Commission to the Council on the project to develop the new generation European air traffic management system (SESAR) and the establishment of the SESAR Joint Undertaking, European Commission, 2006 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0602en01.pdf>

користеа редовниот воздушниот транспорт.¹⁰⁰ Денес тој е најбрз, најефикасен и лесно достапен модалитет на транспорт кој може да го користи секој и во секое време. Во ЕУ-15, воздушниот транспортот во 1970 година изразен во форма на патник-километар изнесуваше 33 милиони патник/километар. Од сите модалитети на транспорт, во последните три декади, воздушниот транспорт изразен во форма на патник-километар достигна најимпозантен раст. Ваквиот раст на воздушниот транспорт овозможи тој во претходните декади да се водвојува на секој 10 до 14 години. Тој во 2002 година изнесуваше 280 милиони патник/километар.

Влијанието на воздушниот транспорт е многу поголемо од економските активности кои ги генерира или олеснува. Денес, воздушниот транспорт е иновативна и еколошки одговорна индустрија која го движи економскиот и социјалниот прогрес на Европската унија. Напредокот на општеството се манифестира со се поголемиот избор на воздушниот транспорт за патување било да е тоа за бизнис или задоволство. Воздушниот транспорт има значаен допринос во квалитетот на живот на луѓето кои не може квантитативно да се оцени. Тој придонесува во одржливиот развој на земјите и регионите, ги поддржува одалечените заедници и поширокиот избор на потрошувачите. Европската унија ја препозна важноста на мобилноста во остварување на општествен и економски развој на националните држави и исто така интеграцијата и остварувањата на Унијата. Воздушниот транспорт има препознатливо значајно влијание врз општествената средината, во согласност со предлозите во рамките на Мастрихтскиот договор, со цел развој на интегриран транспортен систем за континентот Европа. Европската унија представува одбор за интеграција за поддршка на развојот на сите нејзини политики. Социјалното влијание од воздушниот транспорт е исто толку значајно и распространето во општеството колку и економските придобивки и треба да биде признато-иако е потешко овие придобивки да се измерат во економска смисла. Развојот на аеродромот ја менува демографската графикон во регионот каде аеродромот егзистира. Не само привлекувањето на нови бизниси или нови средства за постоечките бизниси, туку

¹⁰⁰ ICAO Secretariat. "Key trends highlight eduring success of the world air transport industry." *ICAO Journal* Vol.59, No.8(2004): 4

аеродромот има очигледни ефекти на социјалната состојба во околните средини. Од таа причина и Европската унија се заложи преку Транс-европската аеродромска мрежа да ја развие регионалната пристапност и тоа претставува еден од најважните приоритети. Во оддалечените региони воздушниот сообраќај исполнува неопходна социјална функција, често поврзувајќи ги заедниците со неопходните услуги, како што се болниците и понатамошното образование. Може да биде аргументирано дека значајните социјални (економски) импликации да се биде дел од Европската унија, нејзината интеграција и нејзината континуирана експанзија-нема да бидат можни без формирање на пан-Европска мрежа на воздушен транспорт. Оваа мрежа обезбедува пристап до глобалната економија и овозможува одалечените и островски заедници да партиципираат целосно во Европа, промовирајќи го социјалното вклучување. Со зголемување на популацијата, особено во Северна Европа, се зголеми и бројот на патувања. Социјалната бенифиција изведена од патувањата за задоволство и туризмот е реална и значајна како важен индикатор за квалитетот на животот во Европа. Како што бизнисот стануваше повеќе глобален, компаниите бараа брзи и фреквентни комуникации со светските канцеларии. Воздушниот транспорт на патници и стока е значајна компонента на модерната глобална економија и општеството без кој многу добра и услуги не ќе бидат достапни. Ова би можело да има сериозни импликации за квалитетот на живеење и услугите кои денес им се пружаат на граѓаните на Европа. Најважен придонес на аеродромите е поврзаноста, кои овозможуваат импозантна европска економија и општество. Воздушниот транспорт, било да е за бизнис цели или задоволство, за патници или товар, е суштинска компонента на модерниот живот. Способноста за пристап на услугата на воздушниот транспорт е клучен фактор во одредување на квалитетот на живот за регионот.

Особено е важна улогата на воздушниот транспорт во достапноста на одалечените заедници, нивната економска и социјална интеграција со јадрото на Европската унија. Во овој контекст, воздушниот транспорт е незаменлив во споредба со другите модалитети. Многу чувствителни услуги како што се здравство, образование, пошта и др. не ќе бидат достапни до овие луѓе без постоење на воздушниот транспорт. Така на пример, воздушниот транспорт игра главна улога во брзата испорака на медицински материјали и органи за

трансплатација широм светот. Воздушниот транспорт игра значајна улога во хуманитарната помош на земјите кои се соочуваат со природни катастрофи и војна. Во декадите што минаа, илјадници тони товар беа пренесувани со воздушниот транспорт насекаде низ светот. Исто така, илјадни бегалци беа пренесувани на безбедни локации пред налетот на војните или евакуирани пред природните катастрофи. Воздушниот транспорт особено беше значаен во услови со ограничен природ и потреба од брза и ефикасна акција.

2. Придонесот на воздушниот транспорт во одржливиот развој

Како концепт, одржливиот развој претставува главен предизвик со кој денес се соочува модерното општество. Одржливиот развој условува правилен баланс помеѓу економскиот раст, социјалниот прогрес и еколошка одговорност, трите главни столба на одржливоста, кои имаат цел да ги задоволат потребите на сегашноста без да се доведе во прашање способноста на генерации да ги задоволуваат своите сопствени потреби во иднината. Воздушниот транспорт имаше огромен придонес во одржливиот развој преку поддршка и развој на туризмот. Туризмот помага да се намали сиромаштијата преку генерирање на економски раст, ја зголемува можноста за вработување, го зголемува собирањето на даноци и го забрзува развојот и конзервацијата на заштитни зони и животната средина. Заштитата на животната средина го привлекува туризмот и го стимулира неговиот развој. Приходите остварени од туризмот за возврат обезбедуваат финансии за заштита на природата и културните наследства. Развојот на туризмот базиран врз природата е ефикасна алатка за лобирање во поглед на заштитата на природата наспроти неодржливите земјоделски активности. Тоа го зголемува чувството за сопственост и одговорност за природните ресурси во локалната заедница.

Воздушниот транспорт е важен стимулатор на туризмот. Помеѓу нив постои нераскинлива поврзаност. Додека од една страна туристите го користат транспорт за своите патувања, од друга страна воздушниот транспорт ги користи овие барања за да ги генерира своите услуги. Со своето директно влијание, туризмот директно вработува 72 милиони луѓе широм светот и создава 3.8% од

светскиот БДП.¹⁰¹ Воздушниот транспорт со катализаторскиот ефект како стимулатор на туризмот создава 15.5 милиони работни места глобално, поддржани со потрошувачката од 300 милијарди долари годишно кои се влеваат во светскиот БДП на странските посетители кои пристигнале по воздух.¹⁰²

Воздушниот транспорт придонесе за огромна експанзија на туристичките дестинации и затоа одигра важна улога во развојот на туризмот во ЕУ. Важноста на туризмот за создавање на економски активности во европската економија особено се зголеми во последната декада. Туризмът има големо значење и е важен сектор во економиите на многу европски држави. За некои држави, воздушниот транспорт представува главен начин по кој туристите пристигаат. За Европската унија како целина, туризмът претставува 5% од вкупните вработени и износот на БДП, односно вработува 8 милиони луѓе и придонесува за 30% од вкупната трговска размена на услуги.¹⁰³ Ако на ова се вклучат транспортот и трговската поделба цифрите ќе нараснат на 20 милиони работни места и 12% на БДП. Четири држави на Европската унија: Франција, Шпанија, Италија и Обединетото Кралство се помеѓу првите десет светски туристички дестинации, заедно со уште три нови земји-членки: Полска, Унгарија и Чешка. Додека некои земји-членки на ЕУ имаат негативен баланс на плаќањето во туризмот (поголеми трошоци од посета во странство отколку внатрешните посетители), за останатите тоа е значаен позитивен придонес за економијата.

Граѓаните на ЕУ патувајќи по воздух потрошиле повеќе како туристи надвор од ЕУ отколку посетителите кои доаѓаат во ЕУ по воздух. Овој нето туристичкиот ефект изнесуваше околу 31 милијарда евра или 0.3% од БДП. Во истата година овој ефект кај 10-те земји кои пристапија кон ЕУ беше мошне позитивен и изнесуваше 1.6 милијарди евра или 0.4% од БДП.¹⁰⁴

И покрај ова, Европската унија ја потврди општествената бенефиција на туризмот: туристичкиот економски придонес не е само индикатор на благотворно влијание. Патувањето и задоволството се исто така општествени фактори и туризмот не е повеќе активност на привилегираното малцинство, односно тој

¹⁰¹ Tourism satellite Accounts, WTTC, 2005

¹⁰² ATAG, *Economic and Social Benefits of Air Transport*, Geneva, ATAG Publications, 2005, p. 2

¹⁰³ Tourism and the European Union Europa website

¹⁰⁴ EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting. *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe-Final Report*. Bretignis-sur-Orge, EEC, 2005. p.23

сега е распространето искуство за главното мнозинство на граѓаните на Европската унија.¹⁰⁵ Квантитативната проценка не секогаш дава правилна графикон за влијанието на воздушниот транспорт врз туризмот. Подобрување на животниот стандард преку проширување на избор за патување на граѓаните, зголемување на интересот за различни култури и националности се исто така важни социјални аспекти кои не можат квантитативно да се проценат.

Туризмот ги вклучува секторите како што се хотелиерството, рестораните и баровите, рекреативните активности но и многу останати сектори кои имаат поврзаност со патувањата на посетителите. Исто така, туризмот има сериозен потенцијал да генерира цврсти врски со другите сектори како што се земјоделството, рибарството, конструкцијата и производството и има особено значаен придонес во балансот на плаќањето и надворешна размена. Кај туризмот, воздушниот транспорт создава важна општествена придобивка затоа што игра главна улога во неговата поддршка и олеснување на неговиот развојот. Многу дестинации како што се островските на земјите-членки на ЕУ не ќе бидат лесно достапни без услугите на воздушниот транспорт. Добрите воздушни услуги се витални за успехот на туристичките дестинации. Туризмот е растечка индустрија и важен сектор во економијата на Европската унија.¹⁰⁶

Патувањето и туризмот остварија значајни општествени придобивки за граѓаните на ЕУ преку запознавање на различните култури и нации кои ја забрза меѓународната и европската интеграција. Поевтиниот и пофреквентен пристап до воздушниот транспорт го зголеми обемот на дестинациите за одмор. Сезонските овошја и зеленчуци сега се достапни преку целата година за разумни цени. Тоа особено влијае на квалитетот на животот на луѓето.

3. Социо-еколошката димензија на воздушниот транспорт

Еколошките аспекти на воздушниот транспорт ја опфаќаат еколошката одговорност односно влијанието врз животната средина. Тоа е она поле поврзано со атмосферата и климатските промени, заштита од загадување на воздухот,

¹⁰⁵ World Travel and Tourism Council 2002, Forecast date

¹⁰⁶ Подетален опис на економското влијание на воздушниот транспорт врз туризмот во ЕУ и Република Македонија е дадено во Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Скопје, 2004 стр. 170-175

намалување на бучавата, биодиверзитетот и природните ресурси, воведување на нови повеќе одржливи технологии, институционални и легислативни реформи способни за намалување или ограничување на еколошкото влијание

Според Philip M Condit, Chairman & CEO, Boeing Commercial Aircraft Group "Воздушниот транспорт е најпрефериран модалитет за транспортирање. Кога сите фактори се правилно измерени, воздушниот транспорт е еден од најбезбедните, економски најефикасен и најеколошки вид на патување, комбинирајќи мало користење на земјиште со скромна емисија на гасови за растојанието кое го покрива".¹⁰⁷

Покрај економското и социјалното влијание и брилијантниот бенифит што го создава, воздушниот транспорт има исто така значајно еколошко влијание. Модерните воздухоплови постигнаа ефикасност на горивото од 3.5 литри по патник-километар или 67 патник-мили по американски галон. Според АТАГ "новите генерации воздухоплови (А380 и Б787) се насочени кон ефикасност помала од 3 литри по патник-километар или 78 патни-мили по американски галон, кои ја надминаа ефикасноста на било кој автомобил на пазарот".¹⁰⁸ Не така одамна немаше вистински интерес за влијанието на воздушниот транспорт врз животната средина. Историски гледано, генералната перцепција беше дека прашањето кое го поврзува воздушниот транспорт и животната средина е главно сконцентрирано во областа околу аеродромите и се однесува на бучавата и загадувањето на локалниот квалитет на воздухот.¹⁰⁹ Меѓутоа, тој содржи многу поширока компонента и неговиот ефект е сместен во сите фази на летот, особено што воздушниот транспорт е единствен модел на транспорт кој се одвива на голема висина од земјата. Прашањето кое го засега социо-еколошкото влијание на воздушниот транспорт станува се погласно особено со јакнење на јавната свест во контекст на глобалното затоплување и видливите климатски промени. За воздушниот транспорт тоа е на првото место особено со воведување на посилна и обемна легислатива и оперативно ограничување кои ги сместија еколошките аспекти во значаен фактор во однос на напредокот и растот на воздушниот транспорт. Заради тоа, еколошкиот ефект претставува клучен

¹⁰⁷ АТАГ, *The Economic Benefits of Air Transport*, Geneva, АТАГ Publications, 2000, p. 31

¹⁰⁸ АТАГ, *Economic and Social Benefits of Air Transport*, Geneva, АТАГ Publications, 2005, p. 2

¹⁰⁹ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_environment.html

бизнис водач во проекциите на идниот развој на воздушниот транспорт и критична компонента која го ограничува капацитетот на системот. Меѓутоа, развиеното европско општество има потреба и од ефикасен транспорт и патување наспроти минималното влијание врз животната средина. Во однос на тоа, еколошкиот аспект ја зголеми важноста на политичките, економските и социјалните задачи поставени пред воздухопловството. Поефикасен профил на летањето, оптимизација на рутната мрежа, смалување на бучавата, потрошувачката на гориво, емисија на гасовите и времето на летање и примена на соодветна законска регулатива се само некој од овие аспекти.

Исто така, беше истакнато дека подобрата инфраструктура, примарно подобрување на аеродромите и менаџментот на воздушниот сообраќај, ќе осигура поефикасно користење на воздушниот простор, пониски трошоци и намалување на емисијата на гасови. За помалку од сто години, воздухопловството доживеа рапиден пораст и стана интегрален и витален дел на модерното општество. Меѓутоа, растот на воздушниот сообраќај и зголемениот број на флоти и воздухоплови низ светот, преку емисијата на гасови и бучава кои ги создаваа имаа свои ефекти врз атмосферата и климата.

Воздухопловите емитуваат гасови и честици директно во горниот слој на атмосферата и понискиот слој на стратосферата со што се создава влијание врз атмосферската композиција. Овие гасови и честици имаат влијание врз концентрацијата на стаклена градина односно гасовите вклучувајќи го јагледниот диоксид (CO₂), озон (O₃) и метанот (CH₄) кои можат да создадат кондензациони честици и може да ја зголемат облачноста. Ваквиот процес придонесува за климатските промени на земјата. Моторите на воздухопловите покрај тоа што главно емитуваат CO₂ и H₂O, емитуваат нитрид оксид NO и нитрид диоксид NO₂ кои заедно се познати под терминот NO_x. Додека климатските промени предизвикани од воздухопловството е тешко да се квантифицираат, емисијата на гасови од моторите на воздухопловите во атмосферата имаше своја квантификација. На барање на ИКАО за проценка на последиците на емисијата на гасови од моторите на воздухопловите, Меѓувладиниот панел за климатски

промени, (ИПЦЦ)¹¹⁰ во 1999 година продуцираше Специјален извештај¹¹¹ во кој ги процени влијанијата на Воздухопловството во глобалната атмосфера.¹¹² Фокусот беше насочен кон атмосферата, социо-економските задачи, воздухопловните технологии и климатските промени и претставуваше синтеза на идентификување и проценка на можностите на идните влијанија што сепак не беа поврзани со влијанието на воздухопловството врз животната средина на локално ниво. Емисијата на NOx од субсоничните воздухоплови во 1992 година ја зголеми концентрацијата на озон на висините за летање во северната и средната латитуда (пазарот на воздушен транспорт помеѓу САД и Европа) за околу 6% во споредба со атмосферата каде нема емисија на гасови од воздухопловите.

Комплементарно на Специјалниот извештај на ИПЦЦ, во февруари 2002 година, беше изготвена студијата со наслов Влијанието на воздушниот транспорт врз атмосферата¹¹³ што даде преглед на влијанието на воздухопловството врз атмосферата што ги вклучи ефектите врз локалниот квалитет на воздухот и глобалната клима и атмосферата како и влијанието на технолошкиот развој.

Воздушниот транспорт е еколошки одговорна индустрија. Воздухопловната заедница во прв ред ИКАО и особено ЕУ преземаат повеќе мерки во однос на намалување на влијанието на емисијата на гасови и бучавата. Најпрво тоа беа промените во технологијата на воздухопловите и моторите, горивото, оперативните практики и регулаторните и економски мерки. Технолошкиот напредок значајно ја намали емисијата на гасови споредено во однос патник-километар. Подобрување на оперативните решенија на прво место во менаџментот на воздушниот сообраќај ја намалува потрошувачката на гориво помеѓу 8-18%. Најголем дел помеѓу 6-16% беше како резултат на подобрување на шемите во АТМ.

¹¹⁰ Intergovernmental Panel of Climate Change, (IPCC) беше заеднички формиран од страна на Светската метеоролошка организација (WMO) и Програмата за животна средина на ОН (UNEP) во 1988 година за проценка на достапните информации на науката, влијанијата, економијата и опциите за проценување и/или адаптирање на климатските промени. Исто така таа даваше на барање, научни, технички и социо-економски совети за Конференцијата во Париз на Рамковната конвенција на ОН за климатски промени.

¹¹¹ Усвојување на Протоколот од Кијото во декември 1997 година го поттикна на барање на ИКАО, за изготвување на Специјалниот извештај на IPCC, Воздухопловството и глобалната атмосфера (Aviation and the Global Atmosphere, 1999) кој го опфати потенцијалниот ефект на воздухопловството во минатото и оној кој може да ги има во иднината.

¹¹² IPCC Special Report, *Aviation and the Global Atmosphere*, Cambridge University Press, 1999

¹¹³ Intergovernmental Panel of Climate Change, *The impact of the air transport on the atmosphere*, 2002

Закрченоста на воздушниот транспорт како резултат на зголемените барања предизвикува двојно влијание. Од една страна, закрченоста влијае на општеството и квалитетот на живот преку доцнењата на патниците а од друга страна на животната средина и нејзиното загадување. Одложувањето на летот и доцнењето во воздушниот транспорт предизвикува зголемување на трошокот на општеството што не може да се измери во термините на БДП. Постои директно влијание за патниците како резултат од закрченоста. Оваа категорија на трошоци вклучува работи како што се дополнителни оброци на патот кон конечната дестинација или во случај на големо доцнење сместување кое не е предвидено од авиокомпанијата или пак од работодавачот. Индиректните трошоци за патникот се појавуваат како резултат на можноста за трошење на времето. Имено, многу патници повеќе би сакале да го трошат своето време на некој други активности отколку да чекаат на аеродромите или во авионите. Вредноста на ова време кое може да се користи за други активности се вика можно трошење на времето. Така патникот ова време може да го потроши со фамилијата или за некој лични активности. За патникот кој се соочува со одложување или доцнење на летот, ваквата ситуација може да предизвика кошмар што ќе влијае на плановите за одмор и многу пониско ниво на квалитетот на посетата.

Закрченоста во воздушниот транспорт остана еден од најголемите долгорочни проблеми во ЕУ. Тоа покрај што предизвикува трошоци за патниците, ја намалува ефикасноста на авиокомпаниите и аеродромите и има сериозно влијание врз материјалите и енергијата. Еден од главните причинители на доцнењата во воздушниот транспорт е инфраструктурата на менаџментот на воздушниот сообраќај што особено е изразен во Европа.

Иако либерализацијата на воздушниот транспорт во Европската унија донесе огромни бенифиции за авиокомпаниите преку создавање на конкурентска средина и за патниците кои патуваа поефтино, тоа влијаеше на закрченоста со искористување на капацитетите на воздушниот простор. Подобрување на капацитетот на давателите на услуги во воздушната навигација беше водена од националната перспектива. Но, брзиот пораст во воздушниот сообраќај во ЕУ наметна специфичен проблем поврзан со заситените нивоа на аеродромите и преоптеретениот систем за контрола на летање. Компаниските поплаки се

однесуваа на фрагментираното Европско небо, кое како што тие велеа е главно неефикасно и со сериозни задоцнувања. Тоа го чинеше авио бизнисот во Европа помеѓу 1.3 и 1.7 милјарди евра годишно, со сериозно влијание врз меѓународната конкурентност, ефикасноста на европската економија и влијание врз животната средина.¹¹⁴ Некоординираните мрежи на индивидуалните национални власти за АТМ ја ограничуваше способноста на Европската унија да преземе пан-европска акција. Иако голем дел од мерките беа преземени од страна на ЕКАК и ЕУРОКОНТРОЛ, најпрво преку програмата ЕАТЦИП а во новиот милениум и стратегијата АТМ 2000+ и РВСМ¹¹⁵ со што се креираше екстра капацитет за авиокомпаниите, пакетот на легислатива за Единствено европско небо ја засили иницијативата на ЕУ за создавање на Едно небо за Европа.

Единственото европско небо и последователно правилата за имплементирање ќе овозможат постепена либерализација на давателите на услуги во воздушната навигација и ќе дозволи тие да се насочат кон давање на услуги на комерцијална основа. Сопственоста на ANSP ќе биде во широк опсег од државна сопственост до приватни ентитети. Денешниот европски систем кој управува со горниот воздушен простор на 41 земја-членка на ЕКАК е управуван од 64 центри за контроли на летањето од кои 2/3 се во рамките на ЕУ.¹¹⁶ Имплементацијата на Единственото европско небо и стратегијата АТМ 2000+, ќе доведе до делумна либерализација на услугите во воздушната навигација и ќе воведат нов систем базиран на функционални блокови за воздушен простор што ќе биде насочен кон намалување на закрченоста.

4. Социјален дијалог

Согледувајќи ја улогата на социјалниот дијалог во воздушниот транспорт на Европската унија можеме да кажеме дека тој не претставува формално тело туку процес со кој Европската комисија ги охрабрува преставниците на организациите на работниците и работодавачите да се соберат заедно на

¹¹⁴ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/index_en.htm

¹¹⁵ Reduced Vertical Separate Minima

¹¹⁶ European Commission, *The Single European Sky: Implementing political commitments*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004.

европско ниво. Овој процес особено се разви во полето на менаџментот на воздушниот сообраќај и се зајакна како резултат на иницијативата за Единствено европско небо. Целта беше да се развијат цврсти индустриски врски, кои ќе го подобрат протокот на информации и ќе обезбедат форум за консултации и дискусии на задачите поврзани со развојот на Единственото европско небо.

Ако концептот за парламентарна демократија се развиваше со векови, социјалниот дијалог е релативно нова идеја и тој е феномен на XX век. Социјалниот дијалог во Европската унија или уште попознат и како Европски социјален модел (дијалог), се базира на добри економски перформанси и високото ниво на социјална заштита. Во Европа, концептот на дијалог помеѓу социјалните партнери: владите, вработувачите и работничките синдикални организации е генерално прифатен како дел од доброто владеење, дури и ако неговите модалитети се разликуваат од една до друга држава или се подложни на изборните процеси во државите.¹¹⁷

Примарно место на концептот на социјалниот дијалог е дијалогот односно размена на идеи, волја за слушање и способност да се има респект кон другата опција. Меѓународната организација на трудот го дефинираше социјалниот дијалог како сите видови на преговори, консултации или едноставно размена на информации помеѓу претставниците на владите, вработувачите и синдикатот на работниците, за теми од заеднички интерес посветени на економската и социјалната политика.¹¹⁸

Европскиот социјален дијалог е единствена и незаменлива компонента на европскиот социјален модел. Социјален дијалог помеѓу засегнатите страни е јасно дефиниран во правната рамка на Договорот за Европските заедници и се однесува на дискусии, консултации, преговори и заеднички акции на социјалните партнери кои ги претставуваат двете страни на индустријата (менаџментот и трудот).¹¹⁹ Европската комисија имаше правна можност да формира комитети за социјалниот дијалог.¹²⁰ На европско ниво, социјалниот дијалог зазема две

¹¹⁷ Јовица Лозановски, Улогата на социјалниот дијалог во рамките на социјалната политика на Европската унија (магистерска теза), Универзитет "Св Кирил и Методиј" Филозофски факултет, Скопје, 2006

¹¹⁸ <http://www.ilo.org>

¹¹⁹ European Commission directorate – general for Employment and social affairs, *Recent developments in the European inter – professional social dialogue*, 2003, p. 5;

¹²⁰ Decision of 20 May 1998 (98/500/EEC)

главни форми односно бипартитен дијалог, помеѓу европските вработувачи и синдикалните организации, и трипартитен дијалог кој вклучува интеракција помеѓу социјалните партнери и јавната власт.

Во текот на развојот на воздухопловството неминовно се јавува потребата за остварување на социјален дијалог помеѓу меѓувладините организации и невладините организации кои ги претставуваат работниците и работодавачите во воздушниот транспорт. Ваквото партнерство овозможи невладините организации да учествуваат во создавањето на воздухопловната легислатива. Моделот на социјален дијалог овозможи легислативата што треба да биде донесена секогаш да поминува низ овие партнерски организации.

Правото на Заедницата за основните социјални права на работниците истакна дека работодавачите и организациите на работниците имаат право да преговараат и склучуваат договори под условите поставени во националното законодавство и практика.¹²¹

¹²¹ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/social_dialogue/index_en.htm

ТРЕТ ДЕЛ

**ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И РАЗВОЈОТ НА
ЕДИНСТВЕНИОТ ЕВРОПСКИ ПАЗАР**

I. ИНТЕГРАЦИЈА НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕДИНСТВЕНИОТ ПАЗАР

Во поширока смисла, создавањето на единствениот пазар во Европската унија беше иницирано од два главни процеси: глобализацијата и интеграцијата во Европа. Во потесна смисла единствениот пазар за воздушниот транспорт беше резултат на влијанието на глобалните процеси во воздушниот транспорт и развојот на ниво на Европската заедница.

Глобализацијата како процес одигра значајна улога во развојот на воздушниот транспорт. Во основа, неколку глобални процеси беа главни иницијатори за создавањето и развој на Единствениот европски пазар за воздушниот транспорт. Од овој аспект, главна улога имаше влијанието на дерегулацијата на воздушниот транспорт во САД, склучување на договори за отворени неба помеѓу САД и земјите во Европа, договорите за мултинационална соработка кои доведоа до создавање на глобални алијанси, френшиза и кодшеринг и секако еволуцијата на структурата на пазарите за воздушен транспорт.

Интеграцијата во Европа и развојот на ниво на Заедницата беше главниот флуид кој доведе до создавање на единствениот пазар за воздушниот транспорт. Правниот случај *Nouvelles Frontières* од април 1984 година, влегување во сила на Единствениот европски акт и акцијата преземана од Директоратот за конкуренција на Европската комисија против договорите за здружување на авиокомпаниите беа катализатори кои доведоа до првиот пакет на либерализација во декември 1987 година. Конечниот чекор беше направен во 1993 година со третиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт во ЕУ кој беше одраз на силниот развој на ниво на Европската заедница и нејзината способност за мултилатерално регулирање во рамките на Европската унија. Самата либерализација на воздушниот транспорт во ЕУ доведе до вистинска промена и реструктура што иницираше интеграцијата на воздушниот транспорт во единствен европски пазар.

Од економски и социјален аспект, интересно е да се разгледа улогата на европската интеграција во развојот на воздушниот транспорт и како тој процес учествуваше во еволуцијата и промена на структурата на самиот пазар за воздушен транспорт. Од друга страна, исто така интересно е да се согледа улогата на самиот сектор на воздушниот транспорт како значаен двигател во процесот на европска интеграција. Иако во фокусот на нашиот интерес е европската интеграција сепак во контекст на развојот на воздушниот транспорт таа е тесно поврзана со процесот на глобализација. Тоа неминовно ја наметна потребата овие два процеси да се разгледаат заедно како процеси кои паралелно влијаат на развојот на глобалниот и европскиот пазар за воздушен транспорт.

1. Глобализацијата, европската интеграција и воздушниот транспорт

Транспортот претставува движење на лица и добра од едно место на друго. Самиот збор транспорт е изведен од двата латински збора *trans* (преку) и *portare* (да пренесе).¹²² Како еден од моделите на транспорт, воздушниот превоз или воздушниот транспорт во најширока смисла, ги вклучува услугите кои се наменети за јавно транспортирање а се изведуваат од страна на воздухоплови, било да се на редовна или нередовна основа. Според Конвенцијата, комерцијалниот воздушен превоз претставува редовен воздушен транспорт кој го вршат воздухоплови наменети за јавен транспорт на патници, пошта и стока за надомест или наем.¹²³ Според терминологијата која ја користи ИКАО, поимот воздушен транспорт е многу повеќе специфициран и се однесува на аспектите поврзани со превоз по воздух. Како термин, воздухопловство е многу погенерален и тој опфаќа повеќе области како што се воените, државните и приватните летови, производство на воздухоплови, воздушна навигација, некомерцијален транспорт и специјализиран воздушен превоз.¹²⁴

¹²² <http://en.wikipedia.org/wiki/Transport>

¹²³ Член 96(а) редовен воздушен транспорт кој го иведуваат воздухоплови наменети за јавен транспорт на патници, пошта и стока

¹²⁴ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport*, Second Edition-2004, Moutreal, Secretary general of ICAO, 2004, p. iv

Во контекст на глобалните процеси кои доведоа до битни промени и иницираа создавање на единствен пазар за воздушниот транспорт се наметна следново прашање: Каква беше врската на воздушниот транспорт со процесот на глобализација и европската интеграција?

Во декадите после Втората светска војна познати како ера на повторно поврзување се поставија темелите на послевоената глобализација.¹²⁵ Во оваа ера на глобализацијата неколку клучни процеси придонесоа кон развојот на воздушниот транспорт на европско ниво. Секако, меѓу најбитни настани кој ја карактеризира послевоената глобализација беше раѓањето на Европската идеја. Како најзначаен двигател на регионалната интеграција, интеграцијата во Европа заедно со бранот на приватизација, трговија во глобалната економија, дирекните странски инвестиции, финансиската интеграција и поврзувањето на технологиите прераснаа во историски препознатливи симболи во процесот кон создавање на глобален пазар.¹²⁶

Процесот на европската интеграција го создаде Единствениот европски пазар за воздухопловството. Отварање на европскиот пазар на воздухопловството беше неминовна реакција на дерегулацијата во САД која заедно со создавањето на мултинационални корпорации доведоа до еволуцијата во структурата на пазарот за воздушниот транспорт и историска промена во билатералниот систем на неговото економско регулирање. Во поширока смисла, глобализацијата се однесува на светскиот феномен на технолошка, економска, политичка и културна размена водена од страна на модерната комуникација, транспортирањето и правната инфраструктура како и политички избор за свесно отварање на прекуграничните врски во меѓународната трговија и финансии.¹²⁷ Во потесна смисла, глобализацијата претставува забрзана интеграција и преплетување на националните економии преку растење на протокот на трговија, инвестиции и капитал преку историските граници.¹²⁸ Од економски аспект, глобализацијата ги истакна трговијата, инвестициите и миграцијата. Оваа поврзаност на интелектуалноста, политиката, економијата и технолошката сила

¹²⁵ Patricia de la Garza, *Economic and social development trends in globalized world*, New York, 2002, p. 4

¹²⁶ Daniel Yergin, Richard H. K. Vietor, and Peter C. Evans, *Fettered Flight: Globalisation and the Airline Industry*, Cambridge Energy Research Associates, Inc., 2000, p. 13-17

¹²⁷ WIKIPEDIA the Free Encyclopaedia. <http://en.wikipedia.org/wiki/Globalisation>

¹²⁸ Daniel Yergin, Richard H. K. Vietor, and Peter C. Evans, *Fettered Flight: Globalisation and the Airline Industry*, Cambridge Energy Research Associates, Inc., 2000, ES-1

создадоа нова економска и политичка средина што доведе до промена на односите помеѓу владите и пазарите, прекин на идеолошкиот конфликт на студената војна, трговска либерализација, раст на ДСИ, технолошка промена и регионална интеграција.

Режимот во кој функционираа авиокомпаниите започна да го усвојува императивот на глобализацијата.¹²⁹ Од примарно национална перспектива кон повеќе глобална перспектива, глобализацијата одигра важна улога во менување на рамката во која индустријата на авиопревозниците функционираше. Таа изврши значаен притисок и постави нови барања пред воздухопловството. Економските активности не можат да егзистираат во вакуум. Тие мора да се поставени во рамките на структурата односно правилата на игра како што се законите, регулативата, стандардите, нормите и вредноста која управува со економската размена. Новата политичка економија во Европа, која се фокусираше на поставување на нова рамнотежа помеѓу владата и пазарот неизбежно влијаеше на индустриите меѓу кој е воздухопловството кои беа традиционално водени врз основа на националните економски стратегии. Се до 1970-години економијата беше воден од идејата дека владата треба да има главна улога во стратешките сектори на националната економија за да промовираат економски развој, да ја заштитат сувереноста и националниот идентитет. Еден таков стратешки сектор беше воздушниот транспорт кој долго време беше инструмент во рацете на владите а терминот национален авиопревозник стана препознатлив знак низ историјата на воздухопловството. Особено после Втората светска војна, прашањето врзано околу националната безбедност и суверената контрола во воздухопловството беше поважно отколку прашањето за создавање на систем кој ќе ја максимизира економската ефикасност. Ваквата состојба, во голема мера го создаде парадоксот на воздушниот транспорт и неповрзаноста помеѓу правилата кои го водеа светското воздухопловство наспроти значајното намалување на трговските бариери и регионалната економска интеграција.

Како што тоа се случи во повеќето други сектори, конкурентската динамика беше моќната сила за промените во воздушниот транспорт. Овие промени беа во голема мера движени од политичкото и економско

¹²⁹ Daniel Yergin, et al, *Fettered Flight: Globalisation and the Airline Industry*, Cambridge Energy Research Associates, Inc., 2000, ES-3

пререгулирање. Во овој контекст, како најважни елементи на глобализација кои влијаат на воздушниот транспорт беа дерегулацијата и приватизацијата, што заедно со формирање на Единствениот европски пазар и олабавувањето на меѓународните правила дадоа значајни резултати.

2. Еволуција на пазарот на воздушниот транспорт

Од економскиот аспект, интересно е да се согледа историскиот пат на развојот на пазарот на воздушниот транспорт. Еволуцијата на структурата на пазарот на воздушниот транспорт во Европа беше под силно влијание на глобализацијата и европската интеграција. Од друга страна, еволуција на пазарот одигра значајна улога во развој на самиот процес на економска интеграција но исто така го зголеми значењето на воздушниот транспорт како двигател на глобализацијата.

Традиционално, уште од самиот почеток со Британските акти за воздушна пловидба во 1911 и 1913 година, и Чикашката конференција во 1944 година, правилата кои го водеа цивилното воздухопловство доминираа со владина распределба на ресурсите преку распределување на пазарот. Иако првичната идеја која ја даде САД на Конференцијата во Чикаго беше да се постави основа за отворен, конкурентски систем за меѓународниот воздушен транспорт сепак спротивното мислење на Обединетото Кралство и другите земји доведе до тоа воздушниот транспорт долго време да биде високо регулиран систем на билатерална основа. Ослабени од војната и со страв дека превозниците на САД може да доминираат на небата, Обединетото Кралство поддржано од земјите на Комонвелтот го одбија предлогот на САД даден на Конференцијата во Чикаго за либерална, мултилатерална рамка за отворена конкуренција, неограничени права за оперирање како и пазарните сили да ја постават фреквенцијата и цените на летањето. Наспроти ваквата понуда на САД, земјите се одлучија да прифатат систем каде владите ќе ги одредуваат условите за влез на пазарот. Развојот на ваквите настани на Конференцијата во Чикаго го ограничија комерцијалниот приод на воздушниот транспорт и доведоа до создавање на регулиран пазар

познат под името точка-до-точка кој беше и основна клетка на пазарот за воздушен транспорт.

ИКАО го дефинираше пазарот на воздушен транспорт помеѓу било кои две места како актуелен и потенцијален сообраќај на луѓе и добра кои се пренесуваат или може да се пренесуваат помеѓу таквите места со комерцијални воздушни услуги.¹³⁰ Според својата хиерархиска структура пазарите на меѓународниот воздушен транспорт се делат на четири категории. Првата категорија е пазар на два града ("city-pair market") која е и основа на хиерархиската структура. Оваа најниска категорија претставува најмал пазар и го спојува пазарот на два града преку воздушни рути кои поврзуваат два града како на пример Њујорк со Лондон или Скопје со Виена. Втората категорија е пазарот на две земја ("country-pair market"). Спојувањето на пазарот на две земји, ги содржи сите рути што ги спојуваат градовите на овие земји и имаат улога во поврзување на земјите како на пример САД со Велика Британија, Македонија со Швајцарија. Третата категорија, е поврзување на пазарот на два региона, регион-во-регион пазар ("region-to-region"), и ги вклучува сите рути кои поврзуваат два региона како на пример Северна Америка и Европа исто така познат како Северно-атлански пазар. Четвртата категорија е глобалниот пазар ("global market") кои ги вклучува сите точки на светот влучени со индустријата на авиокомпаниите.

Паралелно со промената во меѓународните финансии и другите сектори, со дерегулацијата во САД и создавање на единствениот пазар за воздухопловството во Европа, се забележа драматична смена кон повеќе пазарно ориентиран исход. Репидниот раст на воздушниот транспорт и пошироката дисперзија на град-пар пазарите беа примарни фактори кои влијаеа на развој на структурата на пазарот. Ваквата промена овозможи, во текот на времето, еволуција на структурата на пазарот за воздухопловство да се движи постепено од регулиран кон дерегулиран пазар. Крајот на 1970-тите и особено во текот на 1980-тите, се забележа главната еволуција на структурата на пазарот на воздушен транспорт. Процесот на дерегулација доведе до создавање на така наречени пазари јазол и жица ("hub-and-spoke") што беа особено карактеристични во двата најголеми светски пазари,

¹³⁰ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport second edition-2004* Doc 9626, p. 4.1-1

САД и ЕУ. Моделот на пазарот "hub-and-spoke" го добил своето име по тркалото на велосипед кое се состои од бројни жици кои поаѓаат од еден јазол. Овој модел на пазарот е најмногу користен во транспортот. Во апстрактна смисла, една земја е локација одредена да биде јазол, а точките што водат од земјата на поаѓање и дестинација се одредени како жици. Заради ефикасноста на моделот, потребно е лицата или стоката кои ќе се дистрибуираат да бидат рутирани преку централен јазол пред да пристигнат до нивните одредишта. Зачетокот за моделот на овој пазар се појави кон средината на 1970-тите, под водство авиокомпаниите за испорака на пакети. Прва која започна да го применува овој модел беше FedEx со создавање на свој компаниски јазол на меѓународниот аеродром во Мемфис. Многу скоро, и другите компании во Европа го прифатија овој модел и развија свои јазоли и жици давајќи му природна супериорност на овој систем за брза испорака на пакетите.

Либерализацијата на воздушниот транспорт во Европската унија која започна во 1987 година беше главниот двигател на еволуција на структурата на пазарот за воздушен транспорт. Во однос на аеродромите, во Европската унија јазолите се групираа во две категории. Во првата категорија беа примарните јазоли сместени на четирите најголеми аеродромите, London Heathrow, Charles de Gaulle Paris, Schiphol Amsterdam и Frankfurt am Main. Во групата на секундарни јазолови беа десетина аеродроми лоцирани во земјите-членки на ЕУ.¹³¹

За да ги задоволат барањата и да ја подобрат својата ефикасност, многу авиокомпани во Европа развија меѓународни системи на јазол и жица кои дозволија комбинација на сообраќајниот проток од многу рути (жици) до една централна точка (јазол) и транспортирање од централната точка до друга точка или директно или преку јазол во другиот регион. Тоа беше почеток на еволуција на пазарот од јазол и жица кон систем на мрежи. Како што авиопревозниците во САД и Европа развија систем на јазол и мрежа во домашниот пазар кој доведе до поекономични услуги за стотини заедници, меѓународните авиопревозници започнаа да развиваат светски системи на јазол и жица за да го спојат меѓународниот град-пар пазар. Меѓународно, поголемиот дел од воздушниот транспорт се движеше преку системите јазол и жица на овие два најзначајни

¹³¹ Nikole Adler and Joseph Berechman, *Evaluating optimal multi-networks in a deregulated aviation market with a application to Western Europe*, 1999

јазола помеѓу САД и Европа. Ова зголемување на комплексноста и меѓусебната зависност на системот како на јазолите така и на жиците ја наметна потребата за создавање глобални мрежи кои ќе имаат повисок квалитет и квантитет на рутите со што авиокомпаниите ќе добијата зголем пристап до сите пазари и ќе овозможат поголем проток на патниците од било кој дел на нивните системи.

Под влијание на ваквата состојба, после 1990-тите, една од најзначајната промена во пазарот на воздушниот транспорт водена од процесот на глобализацијата е создавањето на глобалните алијанси и како резултат на тоа глобален пазар на меѓународните алијанси.¹³² Имено, со зголемување на конкуренцијата, меѓународните авиопревозници започнаа да усвојуваат различни стратегии за да се прилагодат на овие промени преку иновативни кооперативни договори. Всушност, создавањето на алијансите беше одговор на авиокомпаниите на процесот на глобализација. Формирањето на алијанси на авиокомпаниии што всушност претставуваат доброволни унии на авиокомпаниите кои се одржуваат заедно преку различни комерцијални коперативни договори имаше силни импликации врз еволуција на структурата на пазарот за воздушен транспорт. Рационализација на оперирањето и поефективното покривање на пазарот заедно со намалување на регулаторните барери на рестриktivните билатерални договори го разви глобалниот феномен во индустријата на авиокомпаниите што особено во 1990-тите овозможи создавање на "мрежи" односно глобален пазар на меѓународните алијанси. Раѓањето на алијансите всушност го отсликува напорот на авиокомпаниите за создавање на глобални мрежи на пазарот за воздушен транспорт засновани врз природна комерцијална основа со кои би се намалиле економските трошоци во глобализираната и конкурентска средина и би се ослободиле од стегите на владините ограничувања. Кон крајот на деведесетите години дојде до создавање на модерни алијанси кои беа изградени на можната синергија и надополнување на структурата на рути и услуги. Појавата на неколку глобалните алијанси како што беа Wing, Star Alliance, Oneworld и Sky Team "мега-алијанси односно групирање на алијанси на географски распространети големи и

¹³² Daniel Yergin, et al, *Fettered Flight: Globalisation and the Airline Industry*, Cambridge Energy Research Associates, Inc., 2000), p. 21

средни авиокомпаниии со широко комбинирани глобални мрежи" драматично ја сменија структурата на пазарот за воздушен транспорт.

3. Дерегулација на пазарот на воздушниот транспорт во САД

Во текот на 1970-тите, под влијание на резултатите на истражувањата од Универзитетот во Чикаго и теориите на Ludwig von Mises, Friedrich von Hayek и Milton Friedman, дерегулацијата и движењето кон нерегулираниот пазар за воздушниот транспорт го добија својот импулс. Дерегулацијата е процесот каде владите ги отстрануваат ограничувањата на бизнисот за да (теориски) го охрабрат функционирањето на пазарите.¹³³ Во раните 1970-ти образложенијата за тоа дека владите треба да го регулираат пазарот со разни регулативи, директиви и интервенции беше оспорувано од економистите кој го застапуваат ставот дека состојбата на нерегулиран пазар ќе доведе до зголемување на конкурентноста, повисока продуктивност, поголема ефикасност што пак ќе доведе до намалување на цените. Главната улога во ослободување на авиопревозниците ја имаше добро познатиот економист за регулирање и професор на Универзитетот во Корнел, Alfred Kahn кој набрзо ќе го добие прекарот "татко на дерегулирањето на авиопревозниците". Тој во 1977 година беше назначен од страна на претседателот Џими Картер да го води федералниот Борд за цивилно воздухопловство¹³⁴. Со своите активности и поддршката што ја имаше, тој во 1978 година успеа, преку Конгресот да го помине Актот за дерегулација на авиокомпаниите¹³⁵. Актот ги отстрани барисрите за влез и за прв пат после 40 години им даде право на авиокомпаниите да ги одредуваат цените и да се спојуваат една со друга. Во историјата, Актот за дерегулација на авиокомпаниите ќе остане запаметен како еден од првите примери на дерегулацијата во САД кој ќе овозможи повторно воведување на пазарните сили во силно регулираната средина на комерцијалните авиокомпаниии. Ефектите од дерегулацијата на пазарот беа соопштени во 1996 година, во извештајот на

¹³³ <http://en.wikipedia.org/wiki/Deregulation>

¹³⁴ Civil Aeronautics Board, (CAB)

¹³⁵ Airline Deregulation Act

Владината канцеларија и истакнаа дека просечната цена по патник/милја била 9% пониска во 1994 година отколку во 1979 година.¹³⁶

4. Договорите за "Отворени неба"

После 1980-тите години, воздушниот транспорт и авиокомпаниите во Европската унија беа предизвикани да го отворат европскиот пазар. Ваквото ново регулирање на воздушниот транспорт беше одговор на новата конкурентска средина и притисокот на стратегијата на САД за отворени неба. Многу скоро по склучување на Бермуда II договорот а особено по почетокот на дерегулацијата во САД во 1978 година, државите започнаа да склучуваат договори за либерализација на воздушниот транспорт. Овие договори се карактеризираа со поголем пристап на пазарот, минимално регулирање на капацитетот и со значајно намалување на владината контрола врз цените на авиопревозници. Некои договори содржеа и некои либерализациони одредби што ја регулираа материјата на чартер летовите, карго услугите и компјутерскиот систем за резервација.

Заедно со ширење на либерализацијата во 1990-тите, некој партнерски држави започнаа да склучуваат така наречен Договор за отворени неба (Open Skies Agreement). Билатералниот систем на регулирање поставен во Чикаго започна да врши притисок врз развојот на меѓународниот воздушен транспорт и можноста на авиокомпаниите да ги задоволат барањата на патниците. Пресвртот дојде во март 1992 година кога Секретаријатот за транспорт на САД повика на договори за отворени неба со сите европски земји кој сакаат да им дозволат отворен пристап на пазарите на авиопревозниците од САД. Ваквиот тип на договор создава таков режим на економско регулирање на воздушниот транспорт кој се заснова главно на одржлива пазарна конкуренција за постигнување на своите цели за воздушен превоз и во голема мера или целосно е отстрането а priori владиното управување со правото на пристап, капацитет и цена, се додека има соодветна сигурност за одржување на минималното регулирање неопходно за постигнување на целите на договорот. Но сепак, договорите за отворени неба ги

¹³⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Airline_Deregulation_Act#Effects

задржаа одредбите за странска сопственост и контрола и го ограничуваа правото за оперирање со домашните услуги.

Холандија беше првата земја која се согласи на Отворено небо со САД во септември 1992 година, а кусо потоа KLM и NW излегоа со план за понатамошно јакнење на соработката. До ноември 1998 година осум земји од Европската унија влегоа во договори за целосно отворени неба со САД давајќи им на превозниците од САД и Европа послободен пристап на трансатланскиот пазар. Иако на глобално ниво, Европската унија и САД имаа најголеми дерегулирани домашни пазари за воздушен транспорт сепак помеѓу ЕУ и САД сеуште остана ограничување во поглед на трансатланската конкуренција и инвестиции. Билатералните договори за отворени неба помеѓу САД и поедини земји на ЕУ отстранија повеќе контроли на квалитетот, квантитетот и цената на услугите но сепак ја нарушуваа целосната либерализација на единствениот пазар за воздушниот транспорт на ЕУ и овозможија привилегирана положба на одредените земји-членки што предизвија искривување на конкуренцијата.

Пресудата на ЕСП во ноември 2002 година, против договорите за отворено небо на земјите-членки на ЕУ со САД иницираше ново динамично преговарање за склучување на договори за воздушен транспорт. Во јуни 2002 година, Советот на Европската унија и додели мандат на Европската комисија за проговори во името на сите земји-членки со САД за склучување на договори за воздушен транспорт односно создавање на Отворена воздухопловна област помеѓу двете територии. Исто така, Советот го прошири генералниот приод за нацрт-регулативата за проговори и имплементација на договорите за воздушен транспорт помеѓу земјите-членки и третите земји. Парламентот го предложи приоритетот на земји за таквите проговори односно во првата фаза Комисијата ќе преговара со САД и последователно со трети земји за постигнување на либерализиран пазар.

5. Интеграцијата во Европа и создавање на единствен европски пазар

Во историјата и еволуцијата на Европската унија, економската интеграција одигра главна улога и претставуваше темел на нејзината изградба и

развој. Всушност, поимот економската интеграција се користеше за да се опише колку различните аспекти на економиите се интегрирани. Степенот на економско интегрирање може да се категоризира во шест степени и тоа: 1) повластена област за тргување; 2) слободна трговска област; 3) царинска унија; 4) заеднички пазар; 5) економска и монетарна унија и 6) целосна економска интеграција.¹³⁷ Економската теорија го дефинираше единствениот пазар како царинска унија со заднички политики за регулирање на производството и слободно движење на сите четири фактори на производството. Единствениот пазар е понапредна форма и се разликува од заедничкиот пазар по тоа што предвидува повеќе напори во однос на отстранување на сите бариери односно границите, техничките стандарди и таксите кои го попречуваат слободното движење на факторите на производство.

Историјата на единствениот европски пазар започна во 1957 година, кога со Договорот од Рим се формираше Европската економска заедница и нејзин заеднички пазар. Со потпишување на Договорот, иницијативата на Шесте беше проширување на полето за економска интеграција во насока на трајно зачувување на мирот и стабилноста. Првиот чекор беше преземен со креирање на царинска унија. Царинската унија беше целосно завршена за индустриските добра до 1968 година и за земјоделските производи во 1970 година. Следниот чекор кој ја забрза економската интеграција беше потпишувањето на Европскиот единствен акт кој стапи на сила во јули 1987 година. Во 1985 година, Европската комисија под водство на Жак Делор ја објави првата Бела книга која ги даде првичните насоки како проширената Заедница да стане заеднички пазар достапен на повеќе од 300 милиони жители. Поттикот на Белата книга, во февруари 1986 година доведе до потпишување на Единствениот европски акт од страна на 12 земји-членки на Заедницата и ја постави временската рамка за преземање на повеќе од 270 чекори кои беа неопходни за комплетирање на единствениот пазар до 1993 година. Во периодот помеѓу 1986 и 1993 година, беа усвоени близу 280 посебни акти кои имаа големо влијание во спојување на националните пазари во еден супранационален единствен пазар.

¹³⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Economic_integration

Единствениот европски акт потпишан во 1986 година претставува прва голема ревизија на Договорот од Рим и даде значаен поттик за понатамошна економска интеграција. Иако следеше после бројни неуспешни обиди за промена на институционалната рамнотежа во Заедницата како што е нацртот на Договорот за ЕУ предложен од Парламентот а кој беше оценет како премногу федералистички особено од Обединетото Кралство, иницијативата за единствен пазар беше поддржана од сите земји-членки.¹³⁸ Целта на ЕЕА беше отстранување на сите бариери, било да се физички, технички или фискални. Важно е да се истакне дека амбициозната иницијатива за единствен пазар значително го врати ентузијазмот во европската интеграција.

Европскиот единствен пазар значеше повеќе од укинување на границите и царинските служби и особено се фокусираше на основање на четири основни слободи: слободно движење на добра, луѓе, услуги и капитал. Во однос на слободното движење на добрата на единствениот пазар, одредбите од Договорот за Европска заедница имаа за цел да создадат внатрешен пазар во кој ќе нема тарифни и нетарифни бариери. Одредбите од Договорот истакнаа дека земјите-членки мора да ги оспособат државните монополи од комерцијален карактер за да осигураат дека нема да постои дискриминација помеѓу државите на земјите-членки. Од 1 јануари 1994 година со Договорот за европска економска област се прошири територијата на внатрешниот пазар за слободно движење на факторите на производството и ја покри целата територија на ЕФТА со исклучок на Швајцарија.

Слободното движење на лица и услуги е суштински елемент на внатрешниот пазар. Слободата за основање и слободата за давање услуги пак беа суштински услови за остварување на единствениот пазар. Слободата за основање се однесуваше на правото на државјаните на европската заедница да основаат бизнис во било која земја-членка како постојано право на Заедницата. Иако слично, слободата за давање услуги беше привремена, и претставуваше право на давање на услуги во било која земја-членка на Заедницата.

¹³⁸ Penelope Kent, *Law of the European Union-Third Edition*, London, Longman, 2001, p.14

6. Заедничка политика за транспортот

Поинаку од повеќето други политички области, во Договорот од Рим, транспортот беше предмет на специфична одредба која истакна дека целите во Договорот ќе се постигнат во рамките на заедничка транспортна политика. Со потпишување на Единствениот европски акт, стана јасно дека ограничувањата во транспортот мора да бидат отстранети заради комплетирање на внатрешниот пазар. Заедничката транспортна политика најмалку се појави, со програма на директиви во областите како што се техничките спецификации за возила и транспортот по железница, морскиот и воздушниот транспорт. Очигледно беше, особено после конкурентските одлуки на ЕСП дека регулативите што ги поставуваа конкурентските правила по членот 85 и 86 (сегашни 81 и 82) мора да се применуваат и во транспортот.

Со Договорот од Мастрихт се воведоа бројни нови аспекти во транспортната политика, особено значајните Транс-европски мрежи. Иако овие европски мрежи ја опфатија и телекомуникациската и енергетската инфраструктура, сепак на транспортот се даде посебен акцент особено по бавниот старт во почетниот период. Финансиската поддршка беше достапна преку студии за изводливост и субвенции но и Кохезионит фонд за транспортна инфраструктура. Покрај ова, Договорот за Европска унија ја вклучи потребата да се интегрира политика за животната средина со другите заеднички политики вклучително и транспортот.

Заедничката политика на Европската заедница во областа на транспортот го следеше развојот на внатрешниот пазар. Активностите на Заедницата во однос на транспортот, особено се почувствуваа кон крајот на осумдесетите години. Ваквиот амбиент придонесе од 1993 година во Европската заедница да функционира заеднички пазар за транспортот на кој транспортните претпријатија можеа без гранични препреки да ги нудат своите услуги насекаде во ЕУ.¹³⁹ Активностите на Заедницата во насока на создавање и функционирање

¹³⁹ Вернер Вајденфелд, Фолфган Веселс, *Европа од А до Ш: Прирачник за европска интеграција*, уред. Прев. Катица Манова, Сандра Тодоровска, Наташа Ценевска, Скопје: Фондација "Конрад Аденауер": Сектор за европска интеграција, Генерален секретаријат на влада на РМ, 2003, стр. 281

на заеднички пазар на транспортот во прв ред ги поставија економските дејности на транспортните претпријатија односно комерцијалните услуги кои ги нудеа претпријатијата за патниот транспорт, речно-бродскиот, авио и поморските компании. Заедничката политика на транспортот овозможи опши пазарни рамковни услуги. Тоа значеше дека согласно принципот на слободен промет со услуги, транспортните претпријатија беа ослободени од дискриминацијата врз основа на државната припадност. Ваквиот исклучителен напредок и важната промена особено придонесе за европската интеграција во транспортниот сектор. Од економски аспект, транспортот го подобри функционирањето на внатрешниот пазар преку зголемување на мобилноста и непреченото движење на лица, добра и услуги. Од друга страна, натпреварот на пазарот и пониските цени доведоа главно до експанзија на транспортот во сите модалитети кои неминовно беше поврзано со зголемување на вработеноста во транспортот и неговиот удел во вкупната економија.

Следејќи го развојот на другите заеднички политики, јасно е дека заедничката политика на ЕУ за транспортот иако забележа значаен развој, сепак остана помалку развиена во однос на другите области како што на пример беше животната средина. Според Gormley развојот во некој аспекти на транспортната политика е спектакуларен како што е тоа случајот со развојот на воздушниот транспорт каде во април 1997 година дојде до целосно комплетирање на внатрешниот пазар во овој сектор.¹⁴⁰

Историски, со зголемување на степенот на економска интеграција стана јасно дека политиката за транспортот повеќе не ќе може да се темели на националните политики на земјите-членки. Процесот на европска интеграција, наметна создавање на заедничка политика на транспортот која нема да ги штити националните пазари кои се темелеа на национална правна регулатива и мноштво билатерални и мултилатерални спогодби кои веќе го нарушуваа слободното движење на единствениот пазар и ги штитеа националните пазари. Европската заедница ја одбра слободната иницијатива на претпријатијата како најповолно решение за целокупното стопанство, а суверените рамковни услови, аналогно на тоа ги приспособила и ограничила во правец на стварните потреби

¹⁴⁰ Penelope Kent, *Law of the European Union-Third Edition*, London, Longman, 2001, p.352

на јавниот интерес.¹⁴¹ Затоа, Европската унија се насочи кон отстранување на препреките на заедничкиот пазар преку разградување на државните интервенции во однос на цените и капацитетот на понудата на транспортните претпријатија каде значајна улога одигра процесот на либерализација.

Основните цели кои го иницираа склучувањето на Договорот за формирање на Европска заедница се содржани во неговите начела. Тие ја изразија потребата Европската заедница да формира заеднички пазар и заедничка економска и монетарна унија која ќе се остварува преку спроведување на заедничка политика и активности. Овие активности и временска рамка за остварување на Договорот во својата основа имаа за цел преку Заедницата да се хармонизира, урамнотежи и одржува развојот на економските активности, високиот степен на вработеност и социјална заштита, висок степен на конкурентност и конвергенција на економските перформанси, заштита на животната средина, подигање на стандардот на живеење и квалитетот на живот, економска и социјална кохезија и солидарност помеѓу земјите-членки.¹⁴²

Во тој контекст активностите на Заедницата опфаќаа широк обем на заеднички политики кои започнаа од земјоделство и се проширија се до културата, конкуренцијата, од животната средина и енергија до трговија и туризмот, истражувањето и технолошкиот развој. Тоа во согласност со Договорот ја вклучи и временската рамка и заедничката политика во сферата на транспортот.¹⁴³ Исто така за остварување на целите на Европската заедница активностите и временската рамка го вклучија охрабрувањето за формирање и развој на Трансевропските мрежи.¹⁴⁴

Легислативата на Европската заедница го проширува и заменува националното законодавство. Земјите-членки на Европската унија преку телата на Заедницата и донесување на законите на ЕУ мораа да ги трансформираат

¹⁴¹ Вернер Вајденфелд, Фолфган Веселс, *Европа од А до Ш: Прирачник за европска интеграција*, уред. Прев. Катица Манова, Сандра Тодоровска, Наташа Ценевска, Скопје: Фондација "Конрад Аденауер": Сектор за европска интеграција, Генерален секретаријат на влада на РМ, 2003, стр. 281-282

¹⁴² Consolidated Version of the Treaty Establishing The European Community (Part One/Principles/Article 2) Official Journal of The European Community C 325/40 dated 24.12.2002

¹⁴³ Consolidated Version of the Treaty Establishing The European Community (Part One/Principles/Article 3(f)) Official Journal of The European Community C 325/40 dated 24.12.2002

¹⁴⁴ Consolidated Version of the Treaty Establishing The European Community (Part One/Principles/Article 3(o)) Official Journal of The European Community C 325/40 dated 24.12.2002

директивите и регулативите во националното законодавство и да ја осигураат примената на европското законодавство со надзор на Европската комисија. Што се однесува до материјата насочена во областа на транспортот, Договорот за формирање Европска заедница има за цел оваа сферата да ја поврзе со земјите-членки во рамка на заедничка транспортна политика. Во однос на воздухопловството, Европската заедница има меѓународна одговорност во согласност со членот 84. Во однос на заедничката европска политика за воздушниот транспорт, во Договорот за формирање на Европската заедница, поглавјето за транспорт а особено значајниот член 80(2) дозволи Советот да може, со квалификувано мнозинство да одлучи дали, со каков обем и со каква процедура соодветните одредби може да бидат подложни за воздушниот транспорт.

Од крајот на осумдесетите, Заедничката политика на Европската заедница за транспортот значително напредна заедно со напредокот на внатрешниот пазар. Добриот квалитетен транспорт беше препознат од Европската унија како круцијален за економската конкуренција, трговијата, економската и културната размена. Ова особено беше истакнато во Белата книга за транспорт на Европската комисија во која беше изнесено дека "тешка е да се замисли енергичен економски раст кој може да креира работни места и доход без ефикасен транспортен систем што дозволува целосна предност на внатрешниот пазар и глобалната трговија".¹⁴⁵ Европската интеграција во област на транспортот придонела, пред се, за самата транспортна економија, која вработува околу 6,2 милиони лица и учествува со 4% во општествениот производ.¹⁴⁶ Суштината за поддршка на транспортната политика на Заедницата беше особено значајна во светлото на проширувањето на Европската унија. Големите растојанија помеѓу кои ќе се најдат државите овозможува воздушниот сообраќај да игра витална улога не само во зацврстување на поврзаноста помеѓу проширената Европска унија, туку и за поврзаноста со глобалните трговски партнери во зголемување на меѓунационалната светска економија.

¹⁴⁵ European Commission, *White Paper "European Transport policy for 2010, time to decide"*; Foreword by Commissioner Leyola de Palacio, 2001

¹⁴⁶ Вернер Вајденфелд, Фолфган Веселс, *Европа од А до Ш: Прирачник за европска интеграција*, уред. Прев. Катица Манова, Сандра Тодоровска, Наташа Ценевска, Скопје: Фондација "Конрад Аденауер": Сектор за европска интеграција, Генерален секретаријат на влада на РМ, 2003, стр. 281

7. Либерализација на воздушниот транспорт во Европската унија

Во годините после потпишување на Договорот од Рим, се појави правна неизвесно околу прашањето дали правилата за конкуренција поставени во Договорот ќе се применуваат за транспортот. Противниците на примената на правилата за конкуренција во транспортот се трудеа да докажат дека Договорот содржи специфични одредби во однос на конкуренцијата и ни една од овие одредби (со исклучок на државната помош) не треба да се применува за транспортот и дека тој се наоѓа надвор од полето на основните правила за конкуренција на Договорот. Овие прашања беа поставени во случаите *French Seamen*¹⁴⁷ и *Nouvelles Frontières*¹⁴⁸.

Првиот значаен чекор беше направен во 1974 година кога Европскиот суд на правдата одлучи со пресуда, дека конкурентските правила поставени во Договорот од Рим се применуваат за воздушниот транспорт. Со судската одлуката *French Seamen*, ЕСП истакна дека транспортниот сектор е предмет на фундаменталите и општите одредби на Договорот. Како резултат на тоа, во 1975 година Европската комисија препорача создавање на Европски пазар за воздухопловството. Понатаму првиот меморандум на Европската комисија повика на либерализација на билатералните рестрикции и ревизија на државната помош со интер-регионална директива која воведе слободен пристап на интер-регионалните рути преку 400 км на воздухопловите помали од 70 седишта.

Во 1986 година, ЕСП во случајот *Nouvelles Frontières* уште еднаш појасни дека транспортот мора да биде опфатен со конкурентските правила на Договорот како резултат на што Советот на ЕУ одлучи да формира единствен европски пазар за воздухопловството.

Во текот на доцните 1970-ти и 1980-тите трендот на либерализација на воздушниот транспорт се прошири од домашниот пазар на САД кон меѓународните пазари. Либералните билатерални договори оликотворени во договори за отворени неба беа потпишани уште во 1978 година помеѓу САД и неколку европски земји како што беа Холандија, Германија и Белгија. Во Европа, Холандија и Обединетото Кралство први ефективно го дерегулираа

¹⁴⁷ Judgment in Case 167/73 Commission vs France [1974] ECR 359

¹⁴⁸ Joined Cases 209-213/84 Ministère Public vs Lucas Asjes [1986] ECR 1425

воздушниот транспорт во 1984/85 со усвојување на ултра-либерален билатерален договор. Подоцна овие земји постепено започнаа да потпишуваат релативно либерализирани билатерални договори со останатите земји во Европа. Полиберални договори се потпишаа во текот на следните три години помеѓу Обединетото Кралство и Западна Германија, Франција, Белгија и Шведска и Исланд. Ваквите либерални билатерални договори беа предходница на првиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт во Заедницата кој започна во 1988 година.

Инспирирани од дерегулацијата на домашниот воздушен транспорт во САД во 1978 како и со одлуката на ЕСП во случајот *Nouvelles Frontières* од април 1984 година, влегување во сила на Единствениот европски акт и акцијата преземана од Директоратот за конкуренција на Европската комисија против договорите за здружување на авиокомпаниите што претставуваше еден своевиден катализатор на настаните што следеа, Советот на ЕУ ја донесе одлуката за првиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт.

Единствениот европски пазар создаде унифицирана економска област со слобода на движење на добра, луѓе, услуги и капитал помеѓу земјите-членки на ЕУ. Последователно, Единствениот пазар на ЕУ за воздушниот транспорт се формираше врз основа на етапна програма на три пакети на либерализација. Последниот од нив стапи на сила на 1 јануари 1993 година. Транзициониот период се однесуваше за пристап на воздушните рути во внатрешноста на Заедницата кој стана реалност на 1 април 1997 година. Политиката на Заедницата за либерализација на воздушниот транспорт покриваше четири главни области: пристап на пазарот, контрола на капацитетот, цени за превоз и издавање на дозволи за оперирање на превозниците.

Во споредба со дерегулацијата, либерализацијата се разликува по тоа што, либерализираниот пазар дозволува било кој учесник да може да биде регулиран за заштита на правата на потрошувачите, посебно за превенција на *de facto* или *de jure* олигополите. Но сепак, овие термини се користат често како замена еден за друг во либерализираните и дерегулираните средини. Во европската конкурентска политика, либерализација беше правно-институционално регулирана во Договорот за Европската унија. Од една страна, Договорот правно предвиде дека активностите на Заедницата меѓу другото мора да вклучат систем

кој ќе осигура дека конкуренцијата во внатрешниот пазар не е нарушена.¹⁴⁹ Од другата страна, институционално, Договорот и довери на Европската комисија специфична надзорна должност на јавни правни субјекти или правни субјекти на кои државата им дава посебни или ексклузивни права. Во случај кога земјата-членка на Заедницата усвојува или одржува во сила било какви мерки кои се во спротивност со правилата содржани во Договорот, Комисијата мора да упати соодветни директиви или одлуки со кои ќе се спречи нарушувањето на конкуренцијата.¹⁵⁰ Покрај ова, Договорот вовеле исклучоци за примена на правилата поставени во Договорот кои подоцна ќе ги попречат одредбите за услуги од општ економски интерес.

Процесот на либерализација започна со првиот пакет на мерки усвоен во декември 1987 година и тој траеше околу три години. Првиот пакет доведе до намалување на ограничувањето на капацитетот, зголемување на рутите и создавање на зони со поголем флексибилност на цените. Исто така, мерките го ограничија правото на владите да се противат за воведување на нови цени. Некоја флексибилност беше дозволена и им овозможуваше на авиокомпаниите во две земји кои потпишале билатерален договор да го поделат капацитетот на седишта.

Вториот пакет на мерки усвоени во јуни 1990 година овозможи поголемо отворање на пазарот. Вториот пакет на реформи им даде право на европските авиопревозници да изведуваат сообраќај помеѓу две други европски земји (шеста слобода) и им дозволи поголема флексибилност во поставување на цените и поделба на капацитетот. Уште повеќе, новите одредби го проширија правото на петта слобода и ги отворија третата и четвртата слобода за сите превозници на Заедницата. Овие мерки, кои беа почетно ограничени за патници, беа проширени за товар со одлуките преземени во декември 1990 година.

Последната етапа во процесот на либерализација и отворање на пазарот на воздушниот транспорт во Европската унија се спроведе и беше предмет на третиот пакет. Во третиот и последниот пакет европските авиопревозници добија целосна право на сообраќај во Европската унија и создавање на Единствен пазар за воздухопловството во ЕУ. Мерките за либерализација на Европската комисија

¹⁴⁹ Article 3 (g) of EU Treaty

¹⁵⁰ Article 12, 81-89 of EU Treaty

суштински ги отстранува сите комерцијални контроли во секторот за воздушен транспорт во ЕУ-15 вклучително и Исланд, Норвешка и Швајцарија кои ги усвоија овие мерки без да пристапат во Европската унија. Овие мерки усвоени во 1992 година и применувани од јануари 1993 година постепено воведоа слобода на давање услуги во рамките на Европската унија а во април 1997 година слобода за давање каботажа односно право на авиокомпаниите на една држава членка на Европската унија да оперира со рутите во рамките на друга држава членка. Главните мерки на третиот пакет беа спроведени преку рамковната легислатива односно економските регулативи за внатрешниот пазар на воздушниот транспорт. Овие економски регулативи го отворија пазарот за сите авиокомпаниите кој поседуваат дозвола за авиопревозник на Заедницата.¹⁵¹ Компанијата која ќе ја добие оваа дозвола, треба мнозинството од капиталот мора да го поседува земја-членка или државјани на Европската унија. Другиот дел мора исто така да биде под ефективна контрола на компанијата. Техничката способност и финансискиот капацитет на компаниите се одобруваат преку националните сертификати. Третиот пакет на либерализација договори дека компаниите мора да поднесат две годишен развоен план до властите и да обезбедат доказ дека тие ќе бидат способни да ги покријат оперативните трошоци за период од три месеци без приход. Исто така, компаниите кои користат воздухоплови под закуп се бара да имаат адекватно осигурување. Регулацијата за слобода на пристап на пазарот ги отвара сите меѓународни воздушни рути во Европската унија за сите компании кои поседуваат дозвола на Заедницата без било каква рестрикција.¹⁵² Од април 1997 година, беше одобрен безусловен пристап кон сите домашни пазари за сите авиокомпаниите во Европската унија. Најзначајна заштитна мерка во оваа регулатива за пристап на пазарот во однос на обврските на јавните услуги, овозможуваат владите да одржуваат услуги суштински за хармонизиран развој во рамките на нивните територии. Ова е направено во два чекори. Прво за дадена рута, земјата-членка на Европската унија објавува обврски за јавните услуги кои ќе бидат наметнати на превозниците во форма на капацитет, фреквенција на лет и цени. Потоа, ако

¹⁵¹ Council Regulation (EEC) No 2407/92 Community air carrier's licence

¹⁵² Council Regulation (EEC) No 2409/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes; Official Journal L 240, 24/08/1992 P. 0008-0014

превозникот кој не е државен и е подготвен да даде услуга, земјата-членка може да го ограничи пристапот на рутата за поединен превозник и одлучи да му додели таква финансиска компензација во замена за согласноста со овие услуги. Можеби една од најзначајните слободи беше слободата за основање со што на државјаните на ЕУ или компаниите од било која земја на ЕУ може да купи или основа авиокомпанија во било која земја-членка на ЕУ.

Либерализацијата на воздушниот транспорт во ЕУ ја овозможи појавата на ефтините авиопревозници. Тие станаа главни играчи во европското воздухопловство за релативно кратко време. Развојот на европските ефтини авиопревозници потекнуваше од Обединетото Кралство кое остана водечки пазар во Европа. Во 2003 година, Обединетото Кралство имаше 34% од капацитетот на ефтините авиопревозници во ЕУ, по што следеа Германија со 17% и Шпанија со 15%. Во внатрешниот капацитет на ЕУ, значаен капацитет поседуваа Ирска (Ryanair) и Белгија (Virgin Express).¹⁵³ Либерализацијата што создаде Единствен европски пазар за воздухопловството драматично ги зголеми воздушните патувања во Европската унија. Значајното влијание на либерализацијата од 1992 година го стимулираше развојот на услугите на ефтините авиопревозници. Операторот кој можеше да порача воздухоплови и знае дека пристапот до големиот пазар е без законски ограничувања беше главно охрабрување за инвестиција во новите услуги и во воздухоплови неопходни за нивно изведување.¹⁵⁴ Во 1996 година, ефтините авиопревозници изнесуваа само 1.4% од капацитетот на ЕУ. Со исклучок на периодот на консолидација во 2001 година, во јули 2003 година овој капацитет изнесуваше 20%.¹⁵⁵

Меѓутоа, за летовите помеѓу Европската унија и третите земји, сликата беше мошне различна. За почеток, ефтините авиокомпаниии беа многу малку вклучени во овие пазари, најмногу затоа што нивниот бизнис модел не беше добар за оперирање со долги патувања. Меѓународната услуга беше регулирана преку комплексни билатерални договори помеѓу поедини земји. Многу влади во интерес на националниот интерес го штитеа оперирањето на сопствените

¹⁵³ European Commission, DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003*, Brussels, 2005, Office for the Official Publications of the European Union, 2005, p.59-62

¹⁵⁴ InraVISTAS-ga Inc, *The Economic Impact of Air Services Liberalization*, Sine Loco, InraVISTAS-ga Inc, 2006, p. 16

¹⁵⁵ European Commission, DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003-Final Report*, Brussels, 2005, Office for the Official Publications of the European Union, 2005, p.59

државни превозници. Ваквата практика, за разлика од тенденцијата на Унијата, одржуваше задолжителен удел на превозникот на пазарот и попречување на растот на пазарот и вистинска конкуренција.

Системот на билатерални договори ги регулираше услугите во воздухопловството помеѓу земјите-членки во Европската унија се до 1980-тите. Создавањето на внатрешниот пазар за воздухопловните услуги ги отстрани таквите рестрикции. Билатералните договори помеѓу земјите-членки на ЕУ и третите земји генерално именуваа превозник од секоја страна кој може да оперира со услугата и често го зголемуваа ограничувањето во областа како што се капацитетот и фреквенцијата и нивото на цени. Превозниците именувани од владите под билатералните договори беа генерално ограничени во однос на сопственоста и контролата во рацете на нивната држава. Затоа, ЕСП во ноември 2002 година донесе правило за отстранување на таките одредби кои беа оценети за дискриминаторски и заради тоа во спротивност со Договорот за формирање на Европска заедница. Како резултат на тоа Комисијата проследи пакет на мерки за да ја отстрани правната несигурност во стотиците такви билатерални договори потпишани од земјите-членки.

8. Раст и развој на единствениот пазар за воздушен транспорт и влијанието на либерализацијата

Концептот на Европската економска заедница и единствениот европски пазар овозможи слободен проток на луѓе, услуги, стока и капитал што резултираше со главна експанзија на транспортот во сите модалитети. Покрај поместувањето на физичките граници, ЕУ воведо политики што се потпираа на Единствениот пазар и подигање на трговијата. Ова ја вклучи конкурентската политика, која обезбедува пониски цени и мерки за охрабрување на прекуграничната соработка помеѓу фирмите и бизнисите. Во самиот транспортен сектор, Европската унија ги отвори националните пазари за транспорт за конкуренција, опфаќајќи ги сите форми на транспорт - патен, железнички, воздушен и морски. Целта беше да се изгради динамичен транспортен сектор кој ќе овозможи придобивка на европските граѓани, бизнисот и владите.

Развојот на транспортот претставуваше значаен индикатор на економските активности но исто така и на европската интеграција. Од аспект на економските активности, трендовите во транспортот го отсликуваа долгорочниот развој на економијата на ЕУ но и ги рефлектираа краткорочните проблеми на сериозните и моментални влијанија поврзани со сигурноста и зголемување на цената на горивото што особено се забележа кај воздушниот транспорт. Од аспект на европската интеграција, транспортот како интегрален дел на Договорот за формирање на Европска заедница, видливо ја зголеми пропорцијата на меѓународниот транспорт помеѓу земјите-членки на ЕУ што беше јасен индикатор на подобрената економска, социјална и културна поврзаност и подобрување на квалитетот на живот во Унијата.

Табела 10. Раст на транспортот по модалитети во ЕУ

1000 милиони патници-километри

	Патнички возила	Автобуски превоз	Трамваи и метро	Железнички транспорт	Воздушен транспорт	Вкупно
1970	1562	269	34	219	33	2118
1980	2246	348	35	248	74	2951
1990	3141	369	42	268	157	3977
1991	3222	378	44	276	166	4086
1995	3481	382	41	273	202	4379
1996	3534	391	42	282	209	4458
1997	3597	393	43	285	222	4539
1998	3673	400	44	287	241	4645
1999	3739	404	44	295	261	4743
2000	3735	410	46	304	284	4779
2001	3779	414	48	307	286	4834
2002	3882	411	48	307	280	4927
1991-2001	17%	9%	8%	11%	72%	18%
1995-2002	12%	9%	12%	15%	39%	13%

Извор: European Commission, *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2003*, Luxembourg, 2003, table. 3.5.2
European Commission, *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2004*, Luxembourg, 2004, table. 3.3.2

Транспортниот сектор во Европската унија се карактеризираше со силен раст во сите модалитети. Годишната просечна стапка на раст беше поизразена во транспортот на патници отколку кај товарниот транспорт. После 1970 година, развој на транспортот во ЕУ беше во голема мера поврзан со глобалните промени во структурата и локациите на производните индустрии, промена во методите на производство што следеа: побарување на испорака "точно на време", растечките барања за мобилност на персоналот, и генерално, зголемување на слободното време за патување и повисоките приходи на населението. Како резултат на ова, паралелно со развојот на единствениот пазар и зголемената побарувачка за транспортни услуги, ЕУ разви широка транспортна мрежа за да ги задоволи зголемените потреби за размена на патници и стока. Од аспект на проширувањето на ЕУ и поврзувањето на идните земји-членки, транспортна инфраструктура беше значаен канал на економската интеграција и имаше голема улога во слободниот проток на луѓе, стока и услуги. Од економски аспект, транспортните мрежи и инфраструктурата беа важен предуслов за економски развој кој беше заснован врз предвидениот раст на транспортот на идните земји-членки како што беше случајот со пристапување на Шпанија, Португалија и Грција во ЕУ.

Од сите модалитети на транспорт, во последните три декади, воздушниот транспорт изразен во форма на патник-километар достигна најимпозантен раст. Ваквиот раст на воздушниот транспорт овозможи тој во претходните декади да се водвојува на секој 10 до 14 години.

Табела 11. Годишен просек на промена по модалитети на транспорт во ЕУ

Годишен просек на промена (% по година)						
	Патнички возила	Автобуски превоз	Железнички превоз	Трам ваг Метро	Воздушен превоз	Вкупно
1970-80	+3.7	+2.6	+1.2	+0.4	+8.4	+3.4
1980-90	+3.4	+0.6	+0.8	+1.6	+7.8	+3.0
1990-00	+1.9	+0.9	+1.3	+1.2	+6.1	+1.9
1995-02	+1.6	+1.2	+1.7	+2.0	+4.8	+1.8
2002	+1.7	+1.6	-0.2	-0.1	-2.2	+1.3

Извор: European Commission, *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2004*, Luxembourg, 2004, table. 3.3.2

Во периодот 1970-1980 година, воздушниот транспорт изразен во форма на патник-километар се карактеризираше со највисока просечна стапка на годишен раст. Трендот на висок раст во воздушен транспорт на патници продолжи и во декадата потоа. Во седумдесетите и осумдесетите години, воздушниот транспорт на патници во ЕУ-15 изразен во форма патник-километар се карактеризираше со водвојување на секој десет години. Ваквиот висок раст на воздушниот транспорт од една страна, се должеше на релативно ниската појдовна основа за пресметување. Сепак истрајниот позитивен раст се потврди и во периодот помеѓу 1990-2000 година кога воздушниот транспорт забележува највисок раст во споредба на сите други модалитети.

Во периодот од 1970 до 2000 година, воздушниот транспорт изразен во форма на патник-километар постојано го зголемуваше својот удел во вкупниот транспорт на сите модалитети. Најголема удел на воздушниот транспорт во вкупниот транспорт се забележа во 2000 година.

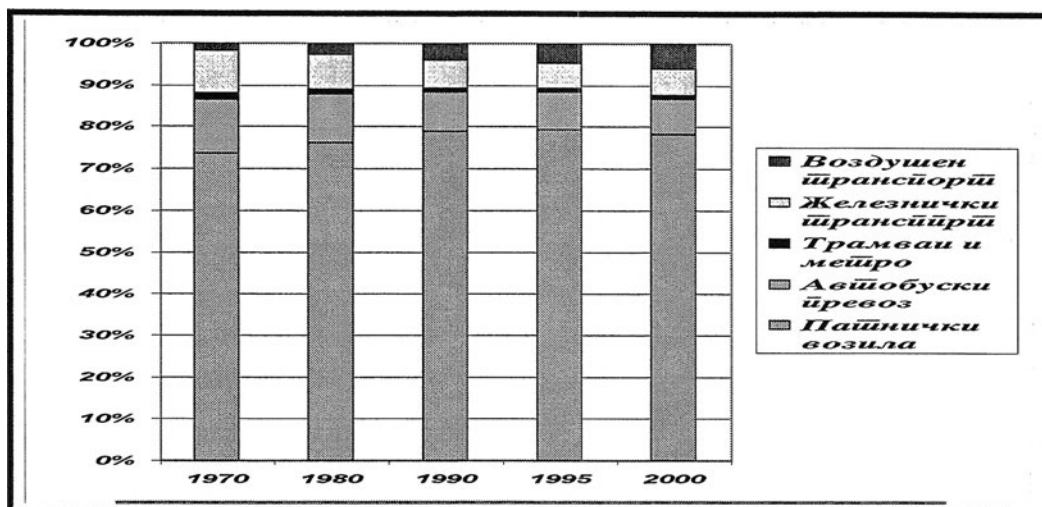
Табела 12. Удел на воздушниот транспорт во вкупниот транспорт

година	Воздушен транспорт	Вкупно (сите модалитети)	Удел на воздушниот транспорт
1970	33	2118	1.55%
1980	74	2951	2.50%
1990	157	3977	3.87%
2000	284	4779	5.94%

Извор: European Commission, *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2003*, Luxembourg, 2003 table. 3.5.2

Во периодот од 1970 до 2000 година, вкупниот транспорт на сите модалитети заедно во ЕУ-15 порасна за 126%. Најголем раст на вкупниот транспорт (освен трамвајскиот и метро транспортот) се забележа во периодот од 1970 до 1980 година кога вкупниот транспорт се зголеми за цели 40%. Важна карактеристика на транспортните модалитети во периодот од 1970 до 2000 година е тоа што воздушниот транспорт и транспортот со патнички возила го зголемија својот удел во вкупниот транспорт.

Графикон 5. Удел на модалитетите на транспорт во вкупниот транспорт во ЕУ



Извор: European Commission, *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2003*, Luxembourg, table. 3.5.2

За разлика од овие два модалитета, кај железничкиот и автобускиот превоз се забележа значајно намалување на уделот во вкупниот транспорт. Во споредба со сите други модалитети, во декадите помеѓу седумдесетите години од минатиот век и новиот милениум, просечната годишна стапка на раст на воздушниот транспорт забележа најголем износ. Во однос на сите модалитети на транспорт, најимпозантно зголемување од рекордни 753% се забележа кај воздушниот транспорт.

Табела 13. Развој на транспортот по модалитети во ЕУ

(1000 милиони патници-километри)

	Патнички возила	Автобуски превоз	Трамваи и метро	Железничк и транспорт	Воздушен транспорт	Вкупно
1970-1980 (%)	+45	+29	+5	+13	+124	+40
1980-1990(%)	+39	+6	+19	+8	+113	+34
1990-2000(%)	+18	+12	+10	+13	+79	+20
1970-2000(%)	+140	+53	+36	+38	+753	+126

Извор: European Commission, *Panorama of transport, Statistical overview of transport in the European Union Part 2, Data 1970-2000*, Luxembourg, 2000

Иако раните деведесетите се карактеризираа со големата криза која ја зафати индустријата и паралелно воздушниот транспорт, ЕУ преку

реструктурата и дерегулацијата во областа на воздушниот транспорт одговори на предизвикот. Десетгодишното водвојување на воздушниот транспорт во ЕУ-15 во текот на деведесетите не се повтори, но сепак во споредба со 1991 година, 2001 година покажа дека воздушниот транспорт изразен во терминот патник-километар постигна значајно зголемување неколку пати повисоко од износот на сите модалитети заедно.

Иако во седумдесетите и осумдесетите воздушниот транспорт во ЕУ забележа значаен раст, сепак во деведесетите години изразено во апсолутниот износ воздушниот транспорт двојно се зголеми. Растот на воздушниот транспорт во најголема мера се должи на успешниот процес на либерализацијата на воздушниот транспорт. Европската унија ги отвори националните пазари за конкуренција, дозволувајќи им на авиокомпаниите да оперираат со своите рути надвор од нивните држави. Конкуренцијата помеѓу авиопревозниците се зголеми но тие сепак успешно се соочуваа со решавање на економските проблеми и финансиските ограничувања. Резултатите дојдоа и беше проценето дека помеѓу 85% и 90% од патниците по воздух патувале со поефтини билети.¹⁵⁶

Воздушниот транспорт на патници помеѓу земјите-членки на Европската унија во периодот од 1993 до 1998 година растеше со годишна просечен стапка од 8.8%. Така во 1998 година со воздушниот транспорт само помеѓу земјите-членки на ЕУ се превезоа 167.9 милиони патници. Тоа во споредба со 1993 година, кога се превезоа 110.1 милиони патници, претставуваше импозантно зголемување од 52.4%. Изразено во апсолутен број ова зголемување изнесуваше 57.8 милиони патници. После 1992 година, бројот на меѓународни летови кои ги поврзуваа градовите во рамките на ЕУ се зголеми од 682 на 1398. Ова беше еднакво на просечно годишно зголемување од 6.6%. Овој раст на воздушниот транспорт беше силно поддржан од либерализацијата во ЕУ, растот на ефтините авиопревозници и користењето на помали регионални авиони.¹⁵⁷

Во периодот помеѓу 1993 и 2000 година се одбележа главниот боом на воздушниот транспорт на патници во ЕУ-15. Во истиот период, воздушниот транспорт на патници се зголемуваше со просечната годишна стапка на раст од

¹⁵⁶ European Commission, *Europe at a crossroads: The need for sustainable transport*, Luxembourg, Office for Official Publication of the European Communities, 2003, p.7.

¹⁵⁷ European Commission, DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003-Final Report*, Bruxelles, Office for the Official Publications, 2005, p.47

7.8%. Периодот од 1995 до 2002 година се карактеризираше со зголемување на воздушниот транспорт од 39% што беше три пати повисоко од зголемувањето на вкупниот транспорт на сите модалитети заедно. За споредба, во овој период, железничкиот транспорт се зголеми за 12% а автобускиот транспорт забележа зголемување од само 9%.¹⁵⁸

Либерализација на пазарот за воздушен транспорт беше важен столб на развојот на воздушниот транспорт во ЕУ. Несомнено, конкуренцијата на пазарот иницираше зголемена понуда која беше широко прифатена од потрошувачите и придонесе за раст на воздушниот транспорт. Првично, ефектите од либерализацијата се почувствуваа на пазарите на воздушниот транспорт помеѓу земјите-членки на Унијата. Единствениот европски пазар за воздухопловството генерираше во годините после либерализацијата зголемување од 44 милиони патници или повеќе од 33% во споредба со растот на внатрешниот пазар на ЕУ кој изнесуваше помеѓу 4 и 6% годишно. Дополнителниот сообраќај побара дополнителни 681 повратни летови дневно.¹⁵⁹

Во периодот од 1993 до 1998 година воздушниот транспорт на патници помеѓу земјите-членки на Европската унија и третите земји се зголеми за 42.6% што изразено во апсолутен број изнесуваше 52.6 милиони патници. Овој раст со просечна годишна стапка од 7.3% доведе во 1998 година воздушниот транспорт на патници помеѓу ЕУ и третите земји да се зголеми на 176 милиони патници наспроти 123.4 милиони патници во 1993 година. Рутите кон земјите што пристапуваа и земјите-кандидати забележаа раст од 5.2% после 1992 година. Интерконтиненталните рути се зголемија со поспора стапка од 2.6% почнувајќи со 709 во 1992 година и достигнувајќи 942 во 2003 година. Најголемото зголемување се забележа во 2000 година кога интерконтиненталните летови се одвиваа на 983 рути.¹⁶⁰

После терористичките напади врз САД во септември 2001 година, дојде до драматичниот пад на барањата за воздушниот транспорт кои создадоа негативни

¹⁵⁸ European Commission, *Key fact and figure about the European Union*, Luxembourg, Office for Official Publication of the European Communities, 2004, p.52.

¹⁵⁹ InraVISTAS-ga Inc, *The Economic Impact of Air Services Liberalization*, Sine Loco, InraVISTAS-ga Inc, 2006, p. 17

¹⁶⁰ European Commission, DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003-Final Report*, Bruxelles, Office for the Official Publications, 2005 p.47

ефекти. Во 2002 година повеќе од 213 милиони патници беа регистрирани на летовите помеѓу земјите-членки на Европската унија што беше опаѓање од 1.8%. Последиците од глобалната економска рецесија на почетокот од милениумот и особено влијанието на терористичките напади во САД и несигурноста во воздушниот транспорт што се појави потоа, се почувствуваа и во 2002 година кога воздушниот транспорт на патници во ЕУ-15 забележа повторно негативен раст. Ваквото забавување на растот во 2001 и 2002 година, беше во силен контраст со позитивните трендови на раст на воздушниот транспорт во деведесетите и особено се почувствува во намалување на годишната просечна стапка на раст. Во 2002 година, како резултат на негативното влијание од настаните на 11 септември 2001 година врз рутите помеѓу ЕУ и САД, воздушниот транспорт на патници надвор од ЕУ забележа намалување од 3.6%.

Во 2003 година, европскиот воздушен транспорт повторно се зголеми заедно со глобалното воздухопловство и светскиот БДП. Воздушниот транспорт кон Азија се зголеми за 4.3% напроти падот од 2002 година како последица од респираторниот синдром САРС. Иако војната во Ирак предизвика неколку месечно опаѓање, воздушниот транспорт кон Централна и Јужна Америка и внатрешниот меѓународен транспорт во ЕУ забележаа забрзан раст. Ефтините авиопревозници уште еднаш покажаа најсилен раст. Помеѓу нив, седумте ефтини авиопревозници го зголемија бројот на превезени патници од 45 милиони во 2002 година на 60 милиони во 2003 година. Овие авиопревозници учествуваа со 32% во растот на секторот за воздушен транспорт во ЕУ. Во рамките на Европа, рапидниот раст на воздушниот транспорт беше забележлив кај земјите кои пристапија во ЕУ. Во јануари 2004 година, капацитетот на овие земји се зголеми за 18% во споредба со годината порано.¹⁶¹

Либерализацијата на воздушниот транспорт во ЕУ овозможи појава на нови и подобри услуги во воздушниот транспорт. Ваквата понуда и нејзиното прифаќање иницираше зголемен сообраќаен раст кој ги зголеми економските активности во секторот и влијаеше на економскиот раст. Во исто време, сообраќајниот и економски раст отворија дополнителни работни места. Либерализацијата на воздушниот транспорт и формирањето на Единствен

¹⁶¹ European Commission, DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003-Final Report*, Bruxelles, Office for the Official Publications, 2005 p.11, 25

европски пазар за воздухопловството имаше значајно влијание врз растот и развојот на воздушниот транспорт во ЕУ и создаде значајни економски придобивки. Просечниот годишен раст на воздушниот сообраќај помеѓу 1995 и 2004 година беше скоро двојно поголем во однос на растот помеѓу 1990 и 1994 година. Ваквата експанзија на воздушниот транспорт го поддржа развојот на секторот за туризмот и патување и другите индустрии. Беше проценето дека како резултат на либерализацијата на воздушниот транспорт, во Европската Унија се генерираа 1.4 милиони работни места и раст на европскиот БДП за 62 милиони евра.¹⁶²

¹⁶² InraVISTAS-ga Inc, *The Economic Impact of Air Services Liberalization*, Sine Loco, InraVISTAS-ga Inc, 2006, p. 6, 17

II. ФУНКЦИОНИРАЊЕ НА ЕДИНСТВЕНИОТ ПАЗАР НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ

1. Економското регулирање на воздушниот транспорт

Билатералниот систем на регулирање доведе до економска контрола и нарушување на ефектите од конкуренцијата во пазарот на воздушниот транспорт во ЕУ. Како резултат на тоа, воздушниот транспорт заостануваше во процесот на европската интеграција кој пак ги движеше останатите сектори во единствениот пазар. Иако во европското општество и економија, воздушниот транспорт имаше важна улога во нивната интеграција, парадоксално, гранката на авиопревозот самата засебе остана предмет на висок степен на рестриктивна национална контрола особено во однос на преку-граничната конкуренција и инвестиции.

Конференцијата од Чикаго, иако создаде успешна основа за техничките аспекти, сепак не успеа да ги реши комплексните економски и политички задачи поставени пред воздухопловството. Економската контрола на пазарот која ја нарушуваше конкуренцијата, после Конференцијата, уште долго остане во рацете на владите. Во таа смисла, билатералниот договор за воздушен транспорт прерасна во основен документ кој државите ќе го користат за нивно регулирање на односите во меѓународниот воздушен превоз.

Почетокот на 1980-тите и 1990-тите, се карактеризираа со силен бран на процесот на глобализација, дерегулација, либерализација и приватизација во сите индустрии и сектори. Тоа неминовно имаше влијание врз меѓународниот воздушен транспорт. Меѓународната економската интеграција и европската интеграција како нејзин предводник доби силен замав и допринесе до промена на размислувањето во однос на повеќе сектори меѓу кој беше воздушен транспорт. Ваквите моќни сили имаа мошне значајна улога и допринесоа драматично да се промени сликата на меѓународниот воздушниот транспорт после 1980-тите.

Либерализацијата во ЕУ ги отвори пазарите на земјите-членки и овозможи ефикасен воздушниот транспорт. Авиокомпаниите од земјите-членки може да даваат услуги на било која рута во рамките на Европската унија. Меѓутоа, тие

сеуште имаа значително намалена слобода да оперираат од земјите на Европската унија кон другите земји кои не се членки на Унијата. Причина за тоа беше меѓународното воздухопловство регулирано од страна на сложените билатерални договори помеѓу поедини држави. Ограничувањето со кое се соочија авиопревозниците на ЕУ насекаде во светот ја посочија индустрија за авиопревозот како неефикасна и фрагментирана. Многу мал број на компании беа конзистентно профитабилни а индустријата особено подложна на економски шокови. Подобрување на климата во која европските превозници ќе оперираат стана приоритет за Европската комисија и се бараше решение што ќе осигура дека Европската унија одржува силна и ефикасна воздухопловна индустрија. Поефикасна воздухопловна индустрија и подобрена клима во воздухопловството значеше да се обезбедат подобри услуги како за патниците така и за шпедитерите на товар кои ќе обезбедат повеќе стабилни работни места и ќе дозволат поголеми инвестиции во воздухопловството. Во јуни 2003 година, владите на земјите-членки го направиле првиот чекор кон воведување на нов систем за управување со меѓународното воздухопловство на ниво на Европската унија. Тие овозможиле постепена замена на тековниот систем на билатерални договори на национално ниво кои имаа за цел да ги постават сите превозници во ЕУ на еднаква положба. Потенцијалните ефекти од новиот систем се однесуваа како прво на економските бенифиции. Поголемата слобода за функционирање на меѓународните услуги ќе придонесе за зголемување на конкурентноста и економската ефикасност. Тоа за возврат ќе креира дополнителна вработеност и намалување на трошоците за патниците и авиопревозниците. Затоа првиот чекор на Комисијата имаше за цел новите и постоечките билатерални договори да бидат договорени и да осигураат дека правата за услуги во воздушниот транспорт ќе бидат отворени за сите превозници во ЕУ и елиминирање на рестриктивните мерки за оперирање на превозниците. Со преговорите отворени со САД за формирање на отворена воздухопловна област кои ќе ги состават светските два најголеми пазари за услуги во воздушниот транспорт, Европската комисијата доби целосен мандат да отвори преговори и со други земји кои ќе конституираат приоритетните пазари во сите аспекти на воздушниот транспорт за отстранување на рестрикциите на превозниците.

Економските аспекти на регулирање на меѓународниот воздушен транспорт значително се разликуваат од оние кои ги регулираат техничките аспекти како што се воздушната навигација, безбедноста и сигурноста. Од економски аспект, најзначајни субјекти кои се регулираат во полето на воздушниот транспорт се 1) пристап на пазарот, 2) цените и 3) капацитетот.

2. Пристап на пазарот за воздушен транспорт

Од економски аспект, најзначаен субјект со кој се регулира областа на меѓународниот воздушен транспорт е пристап на пазарот. Пристапот на пазарот, за одреден авиопревозник или превозници, е карактерот и обемот на основните права со сите пропратни услови и ограничувања што се доделени/дозволени од страна на релевантните владини управи.¹⁶³ Основното право за пристап на пазарот обично е поставено во меѓународен договор помеѓу земјите. Причината за оваа постапка датира уште од самиот почеток и раниот период на летањето, врз основа на Меѓународната конвенција која го истакна суверенитетот на секоја држава над нејзиниот воздушен простор.¹⁶⁴

Во текот на осумдесетите, се создадоа услови за повеќе отворен и конкурентен европски пазар за воздухопловството. Реформирањето на европскиот пазар за воздухопловството дојде после 1985 година кога Европскиот суд на правдата донесе одлука дека Европската комисија има овластување да одлучува во однос на цените за превоз по воздух. Ова одлука го означил почетокот на реформскиот пакет и постепена промена на пазарот за воздушен транспорт во ЕУ што во историјата ќе остане забележно како процес на либерализација на воздушниот транспорт. Тоа овозможи, авиопревозниците да добијат слобода на пристап во единствениот пазар на Заедницата кој исто така се проширил со Норвешка, Швајцарија и Исланд. Овој значаен развој беше направен преку додавање во овој сектор одредби за слобода за формирање претпријатија и слобода за давање на услуги за сите авиокомпаниии основани во земјите-членки во

¹⁶³ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport Second Edition-2004*, Montreal, Secretary general of ICAO, 2004. p.4.1-1

¹⁶⁴ Член 1 од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство

ЕУ, хармонизација на мерките во најзначајните области и строга контрола на помошта на државата.

Државите го ограничуваат пристапот на пазарот од различни причини. Тие настојуваат да избегнат или минимизираат влијание на конкуренцијата врз нејзините национални превозници или да промовираат и фаворизираат некој пазарен сегмент (како што е некој особен град или национален регион). Пристап на пазарот на воздушниот транспорт во основа е регулиран и се темели на трите основни столба: 1) право на рута, 2) право на оперирање и 3) право на собаќај.¹⁶⁵ Воедно овие три типа на основни права за пристап на пазарите на воздушен транспорт претставуваат и најзначајни елементи на меѓународното регулирање на воздушниот транспорт. Како дополнителен начин на давање пристап на пазарот е давање право за формирање претпријатие односно слобода за формирање на авиопревозник во територијата на странска држава што е особено карактеристично за Европската унија.

Правото на рута претставуваше прв чекор кон постигнување на внатрешен пазар во однос на пристапот на превозниците на Заедницата во внатрешните рути на Европската унија.¹⁶⁶ Правото на рута во регулирањето на меѓународниот воздушен транспорт се однесува на договорена географска спецификација. Тоа претставува прво основно право на пристап на пазарот.

Глобализацијата ги подобри ефектите и ги донесе економиите и безброј други индустриски сектори на многу високо економско скалило. За разлика од другите сектори, само преку своите мрежи, европските превозници можеа да ги почувствуваат ефектите на глобализацијата. Во тој поглед, авиокомпаниите беа ограничени за рути кон и од нивната сопствена држава. Клучниот фактор кој го стопираше развојот на авиосекторот е употреба на националната рестрикција со која се покриваше сопственоста и контролата на превозниците. Оваа рестрикција потекнува од билатералните договори кои го регулираа меѓународното воздухопловство. Третиот легислативен пакет на либерализација осигура

¹⁶⁵ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport Second Edition-2004*, Montreal, Secretary general of ICAO, 2004, p.4.1-2

¹⁶⁶ Council Decision 87/602/EEC of 14 December 1987 on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States and on access for air carriers to scheduled air service routes between Member States; Council Regulation (EEC) No 2343/90 of 24 July 1990 on access for air carriers to scheduled intra-Community air service routes and on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States

конкуренција во внатрешниот воздухопловен пазар во ЕУ и го отстрани ограничувањето на превозниците во Унијата.¹⁶⁷ Слободата која авиопревозниците на Заедницата ја добија за пристап до внатрешните воздушни рути во Европската унија предизвика динамичен раст на патничкиот и товарниот сообраќај. Авиопревозниците на Заедницата можат да остварат право на сообраќај помеѓу аеродромите или аеродромските системи во рамките на ЕУ секаде каде се отворени за давање на цивилни услуги по воздух. Некои посебни одредби се применуваат за Грчките острови, Азурите и аеродромот во Гибралтар. Отварање на меѓународните рути за сите превозници помеѓу земјите-членки на Европската унија го стимулираше понатамошниот раст во сообраќајот. Од 1 јануари 1993 година, третиот пакет на либерализација ги отвори сите меѓународни воздушни рути во ЕУ за сите авиокомпаниии кои поседуваат дозвола на Заедницата. До април 1997 година, авиокомпаниите на Европската унија имаа безусловен пристап на сите домашни пазари. Третиот пакет на либерализација содржеше мошне значајни мерки за пристап на пазарот во однос на обврските за јавниот сервис. Мерките им овозможуваат на владите да одржуваат услуги кои беа суштински за хармонизиран развој на нивните територии.

Правото на оперирање претставува право за пристап на пазарот изразено преку именување на авиопревозници односно на тоа колку превозници мораат да бидат именувани, колку воздухоплови можат да оперираат и со каков тип на воздухоплови и делови на воздухоплови ќе се оперира.¹⁶⁸ Едно од најосновните право на оперирање е именување на превозник. Тоа претставува формална нотификација од страна на една држава, вообичаено преку дипломатска нота, во која се истакнува името на авиопревозникот кој ќе ги користи сите или некој од правата за пристап на пазарот добиени од страна на државата врз основа на меѓусебен договор за воздушен транспорт. Во зависност од правото да се именуваат одреден бројот на превозници поставени во договорот за воздушен транспорт помеѓу државите, именувањето може да биде за еден, два или за повеќе превозници.

¹⁶⁷ Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes [Official Journal L 240 of 24.08.1992]

¹⁶⁸ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport, Second Edition-2004*, Montreal, Secretary general of ICAO, 2004. p.4.1-5

Единствениот пазар за воздушен транспорт создаде напредна форма на второто основно право на пристап на пазарот. Всушност, во услови на единствен пазар, националните дозволи за оперирањето на авиопревозникот беа поставени на транснационално ниво. пакетот за либерализација на воздушниот транспорт го постави терминот "превозник на Заедницата" како именуван за вршење на воздушен превоз во рамките на ЕУ. Превозник на Заедницата е термин кој се однесува на авиопревозник чија значајна сопственост се наоѓа во земја-членка на Европската унија. Регулативата во третиот пакет на либерализација го отвори пазарот за сите авиокомпаниии кои поседуваат дозвола за оперирање во Заедницата.¹⁶⁹ Основната цел беше да се постават транспарентни и недискриминаторски правила односно критериумот за економска и техничка компетентност кои авиопревозникот мора да ги задоволи пред да му биде дадена дозвола за оперирање во ЕУ. Само на ентитетите кои ги исполнуваат овие економски и технички критериуми односно поседуваат дозвола за оперирање (Operating licence) или сертификат за воздушен оператор (Air Operator's Certificate, АОС) им е дозволено да превезуваат патници, товар и пошта во територијата на Заедницата. Во согласност со правилата, авиокомпаниите мораа да поднесат двегодишен план развоен план до властите и да докажат дека се способни да оперираат во период од три месеци без да имаат никакви приходи. Исто така, авиокомпаниите мора да имаат осигирање за покривање на ризикот во случај на несреќа, особено во однос на патниците, товарот, поштата и трети лица.

После либерализацијата на воздушниот транспорт, во рамките на Заедницата, постои флексибилна политика за сопственоста и контролата. Државјани на една земја-членка на Заедницата може да инвестират, формираат или контролираат авиокомпаниии во било која земја-членка на ЕУ. Сите авиокомпаниии во Европската заедница се основани и лиценцирани под истите услови и имаат ист статус под поимот авиопревозник на Заедницата. Овие авиокомпаниии може да оперираат на било која рута во рамките на Заедницата. Кон крајот на 2003 година, дојде до првото спојување помеѓу двата авиопревозника AirFrance и KLM со што се создаде најголемата европската група на авиокомпаниии која оперираше од двата главни јазола Амстердам и Париз. Во

¹⁶⁹ Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licencing of air carriers [Official Journal L 240 of 24.08.1992]

согласност со правото на ЕУ, статусот на овој проширен ентитет не се разликува од оној на двете авиокомпаниии, иако компанијата ќе биде структурираа така за да ги отстрани ограничувањата за контролата и сопственоста поставени во билатералните договори на Франција и Холандија со третите земји.

Во регулирање на меѓународниот воздушен транспорт, правото на сообраќај е третиот столб на правото за пристап на пазарот. Правото на сообраќај е право на пристап на пазарот изразено како договорена физичка или географска спецификација или комбинација од спецификации кои можат да бидат пренесени преку различни овластувања.¹⁷⁰ Додека првата и втората слобода во воздух се во контекст на правото на оперирање, основното право на сообраќај изразено преку географска спецификација се права изразени помеѓу третата и деветтата слобода во воздух.

Слободите во воздухот се темел на комерцијалните права во воздушниот транспорт со кои им се дава привилегија на националните авиокомпаниите да влегуваат во воздушниот простор и слетуваат на територијата на други земји за земање или оставање на патници, товар и пошта. На Конференцијата од Чикаго во 1944 година, по отфрлање на предлогот за либерализиран пазар на воздухопловството, САД повикаа на поставување на стандардизирани правила во воздух кои можат да се договараат помеѓу земјите. Конвенцијата за меѓународно воздухопловство беше успешна во создавање на мултилатерален договор, познат како Договор за транзит во воздушниот превоз со кои се поставија основите за двете слободи во воздух. На Конференцијата беше договорено дека третата, четвртата и петтата слобода ќе бидат поставени со преговори помеѓу земјите. Всушност, правото на прва слобода претставува право на прелетување на државата без слетување. Со крајот на Студената војна, првата слобода скоро целосно е универзална, иако повеќе земји бараат претходно известување пред прелетувањето. Втората слобода се однесува на правото за техничко застанување во земјата односно за полнење на гориво или техничко одржување на патот кон друга земја без трансфер на патници или карго. Најпознат пример на втората

¹⁷⁰ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport., Second Edition-2004*, Mountreal, Secretary general of ICAO, 2004. p.4.1-8

слобода е аеродромот во Шанон кој се користеше како точка за запирање за повеќето летови преку Северниот Атлантиски океан во 1960-тите.

Третата слобода во воздух е привилегија за превоз и оставање на патници, пошта и товар од сопствената држава на која воздухопловот припаѓа кон територијата на друга земја. За разлика од третата, четвртата слобода во воздух е право или привилегија во редовниот меѓународен воздушен превоз дадено за земање на патници, пошта и товар од територијата на државата која го дала тоа право. Во практиката на меѓународното регулирање на воздушниот транспорт, третата и четвртата слобода скоро секогаш се даваат симултано во билатералните договори помеѓу земјите.

Петтата слобода е право за превоз на патници од една земја кон втора земја, и од втората земја кон трета земја. Кај петтата слобода постојат две под-категории. Првата категорија е петта слобода која дозволува право на превоз на патници од втората земја кон трета земја. Втората категорија е средна петта слобода која дозволува право на превоз на патници од третата земја кон втората земја. Меѓународната конвенција за цивилното воздухопловство формално ги утврди само овие пет слободи во воздух од кои две се однесуваат на оперирање на воздухопловите а три ги вклучуваат движењето на сообраќај.

Со развојот на воздушниот транспорт, дојде до зголемување на бројот на авиопревозници, рути и интензитетот на воздушниот сообраќај. Појавата на т.н концепт "мост до татковината" и потребата од заштита на концептот на национална сопственост на сообраќај резултираше со потреба од билатерален процес за зголемување на правата за пристап на пазарот и неизбежна нова класификација на слободата. Затоа државите чии авиокомпаниии имаа придобивки и беа вклучени во ваквиот воздушен транспорт го развија концептот на така наречената шеста слобода во воздух како нова слобода која не беше официјално вклучена во Конвенцијата од Чикаго. Всушност шестата слобода е право за превоз на патници и товар од втора земја до трета земја преку запирање во својата земја односно изведување на сообраќај помеѓу две странски држави преку државата во која авиокомпанија е регистрирана. Слободата за оперирање со услуга во воздушниот транспорт на авиокомпанија помеѓу две странски држави е поставена во Седмата слобода во воздух. Всушност, правото на седма слобода претставува право или привилегија дадена од страна на една држава на

друга држава за транспорт помеѓу териториите на земјите кои го даде ова право и било која трета земја без услови за вклучување на таквото оперирање на било која точка. Осмата слобода е слобода за оперирање со домашни внатрешни летови во странски земји. Оваа слобода исто така се нарекува каботажа и таа скоро никогаш не се дава. Европската унија е исклучителен пример. Правото на каботажа е право или привилегија дадено на странска држава или странски превозник за транспорт на инаку традиционално забранет каботажен сообраќај.

Авиопревозниците на Заедницата добија петта и седма слобода на меѓународните рути во Унијата во 1973 година и осма слобода во 1997 година со третиот пакет на либерализација на пазарот за воздушен транспорт. Од април 1997 година, сите авиокомпанији добија дозвола за оперирање во земјите-членка на ЕУ и во основа им се овозможи да оперираат со услуги за патници и/или стока на било која рута во рамките на Унијата, вклучително внатрешните летови во земјите-членки надвор од својата домашна база. Успешната политика на Европската унија за воздушниот транспорт даде дополнителен поттик и овозможи Европската комисија да учествува во преговорите за билатерални договори помеѓу ЕУ и надворешните држави.

3. Економско регулирање на капацитетот во воздушниот транспорт

Со имплементацијата на третиот пакет на либерализација, ограничувањето на капацитет во воздушните рути во земјите-членки на ЕУ повеќе не се применуваше освен во одредени исклучителни ситуации.¹⁷¹ Регулирање на капацитетот е значаен елемент во економското регулирање на меѓународниот воздушен транспорт. Тоа е метод кој се користи од страна на владите за контрола на капацитетот што веќе постои или може да биде понуден.¹⁷² Самиот процес на регулирање на капацитетот покрај владите ги вклучува и авиопревозниците и ги рефлектира различните интереси и односи

¹⁷¹ Council regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes

¹⁷² ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport*, Second Edition-2004, Montreal, Secretary general of ICAO, 2004. p.4.2-1

помеѓу нив. Владите типично го регулираат капацитетот на меѓународниот воздушен транспорт преку преговори и имплементација на одредбите во билатералните договори за воздушен транспорт. Генерално, тие го гледаат капацитетот во поширок контекст одошто тоа го прават авиопревозниците. Тоа е од причина што регулирањето на капацитетот неизбежно го вклучува широкиот спектар на национален интерес изразено преку економијата на воздушниот транспорт. Во донесување на одлуки за капацитетот, владите ги земаат во предвид националните политички цели како што се унапредување на меѓународната трговија, туризмот, економскиот развој и генерално одговорноста кон јавниот интерес. Различни држави имаат различен пристап кон регулирање на капацитетот во зависност од националната политика за економското регулирање на комерцијалниот воздушен транспорт. Значајни тешкотии кои се јавуваат како резултат на регулирањето на капацитетот помеѓу државите се реципроцитетот, праведната и еднаква можност за конкуренција, предодредување на капацитетот, можниот ефект на зголемување или намалување на капацитетот и мошне значајните невоздухопловните согледувања кои се однесуваат на меѓународниот трговски баланс, развој на трговијата и туристичките потреби.

Појавата на регионалните пазари за воздухопловство доведоа до значајна иновација во цивилното меѓународно воздухопловство. Тие беа еквиваленти на слободните трговски зони и овозможија трансформација на билатералните воздушни рути помеѓу државите во домашни рути. Европскиот единствен пазар за воздухопловството кој започна да се развива во 1987 година со договорот за либерализација на превозот на товар постепено се прошири кон целосна либерализација на капацитетот за рутите во Европската унија. Всушност, поделбата на капацитетот на патниците помеѓу превозниците на земјите-членки заедно со пристап на пазарот на превозниците во воздушните рути на земјите-членки беше остварено преку првите две етапи за либерализација на воздушниот транспорт во Европската унија.

4. Економско регулирање на тарифите во воздушниот транспорт

Покрај пристапот на пазарот и капацитетот, тарифата во воздушниот превоз, е третиот главен елемент на економското регулирање во меѓународниот воздушен транспорт. Тарифата претставува цена што треба да биде наплатена за превоз на патници, багаж или товар (со исклучок на пошта) во воздушниот транспорт.¹⁷³ Ако се применува и е поврзано со воздушниот транспорт, тарифата исто така го вклучува и секој друг модалитет на транспортирање, кога е наплатен од авиопревозниците. Една од главните причини за регулирање на тарифите во меѓународниот воздушен транспорт од страна на државата лежи во потребата да се осигура дека националниот превозник или превозници имаат еднакви можности за натпревар во обезбедување на меѓународни воздушни услуги. Понатаму, државата има потреба да ги поддржува значајните национални цели како што е охрабрувањето на меѓународниот туризам и трговија како и да ја промовира конкуренцијата барајќи флексибилност за поединечните авиопревозници да користат тарифи по нивен избор. Различните причини за регулирање на тарифите заедно со напорите на авиопревозниците да користат тарифи кои ќе одговорат на потребите на различните пазари или сегменти на пазарот сепак останаа да бидат основа во комплексниот систем на тарифирање во меѓународниот воздушен транспорт и покрај тоа што трендот на либерализација на воздушниот транспорт постепено ја намали важноста на регулирање на тарифите.

Во основа постојат две методи за регулирање на тарифите. Првиот метод е поврзан со одредбите за тарифи поставени во билатерален или мултилатерален договор за воздушен транспорт. Вториот метод на тарифирање е националниот тарифен режим заснован на релевантни закони, регулатива и политики кои секоја земја го применува за тарифите во воздушниот превоз.

Пред 1993 година, во рамките на Европската унија се применуваше меѓународниот тарифен режим на флексибилна зона за одредување на цена.¹⁷⁴ Со

¹⁷³ ICAO, *Manual on the Regulation of International Air Transport., Second Edition-2004*, Mountreal, Secretary general of ICAO, 2004. p.4.3-1

¹⁷⁴ Флексибилна зона за одредување на цена е онаа зона во која државите се согласуваат да одобрат тарифи кои спаѓаат во рамките на специфицирана област за одредување на цени и

имплементација на третиот пакет за либерализација на воздушниот транспорт во Европската унија, режимот базиран на Договорот за одредување на цените во зона беше заменет со режимот на тарифирање за слободно одредување на цената каде тарифите генерално не беа повеќе предмет на одобрување.¹⁷⁵ Од авиокомпаниите на Заедницата единствено се бараше информација односно известување за тарифите. Третиот пакет за либерализација, ја регулираше материјата за цените на превоз на патниците и стапката за превоз на товар каде основна цел беше либерализација во однос на формирањето на цените за воздушниот превоз во Заедницата.¹⁷⁶ Слободата во поглед на цените за патниците и цените за товар беше суштинскиот дел на слободата за пристап на пазарот. Заедницата ги постави основните критериуми и процедури за формирање на цените за патници и товар кои ги наплаќаат авиопревозниците на Заедницата. Тоа значеше дека од авиопревозниците повеќе нема да се бара да ги поднесуваат и пријавуваат цените на националните власти за одобрување. Она што треба да направат е компаниите да ги информираат воздухопловните власти 48 часа пред примена на новите цени. Цените за товар може да бидат формирани со слободен договор помеѓу страните што изведуваат превоз. Земјите-членки на Европската унија не мора да го задржат одобрувањето на цените за наплата на воздушниот превоз на патници и товар доколку тие се разумни поврзани со вкупните трошоци на превозникот. Доколку сепак го задржат одобрувањето, земјата-членка мора да ги земе во предвид потребите на потрошувачите, конкуренстката ситуација на пазарот и потребата за заштита од дампинг. Така пониската цена што ќе ја понуди еден авиопревозник во споредба со друг превозник на пазарот не е доволна причина за да се задржи одобрувањето.

Од економска перспектива, зголемување на цените не може да биде проблем во услови на висок степен на конкуренција за рутите или ако доаѓањето на нови конкуренти не е попречено од законски одредби или практично непредвидливи состојби т.е. заситување на аеродромот. Но сепак, постоеше

задоволат соодветни услови. Надвор од оваа зона може да се применува било кој од режимите за тарифирање

¹⁷⁵ слободно одредување на цена каде тарифите не се предмет на одобрување на било која држава и каде преку одредени договори може да и се дозволи на државата да бара известување за тарифите само за информациски цели

¹⁷⁶ Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on passenger fares and air cargo rates for air services; Official Journal L 240, 24/08/1992 P. 00015-0017

контролен механизам кој се воведува во исклучителни случаи. Механизмот дозволуваше националните власти да применат ценовна редукција, доколку се воочи дека авиопревозниците се вклучени во војна на цени кои веќе имаат две последователни и главно опаѓања на цените и никој од нив не остварува никаков профит во поглед на рутата.

За авиопревозниците на третите земји со право на сообраќај помеѓу аеродромите на Заедницата се дозволува да ги ускладат нормалните цени за патниците на економска класа или да бидат скоро еднакви, освен ако не е поинаку одредено со договор помеѓу Заедницата и третата држава. Од април 1997 година, сите авиокомпанији добија дозвола за оперирање во земјите-членка на ЕУ и во основа им се овозможи да оперираат со услуги за патници и/или стока на било која рута во рамките на Унијата, вклучително внатрешните летови во земјите-членки надвор од својата домашна база. Овој внатрешен пазар е резултат на тристепениот процес започнат во 1980-тите со цел да се зголеми конкурентноста. Трите пакети на легислатива од кој третиот беше усвоен во 1992 година ја отстрани областа со рестрикции, вклучувајќи го капацитетот и инструментите за контрола на цените, ограничувањето на сопственоста и контрола на превозниците од страна на земјите членки на ЕУ. Благодарение на зголемената конкуренција помеѓу компаниите, потрошувачите имаа придобивка не само од поширокиот избор на рути но исто така и од значителното намалување на цените, благодарение на новите типови на услуги. Најголемата промена од гледна точка на потрошувачите во последните пет години е рапидниот раст на ефтините авиопревозниците кои создадоа вистинска револуција во навиките за патување во многу европски земји.

Меѓутоа, за летовите помеѓу Европската унија и третите земји, сликата беше мошне различна. За почеток, ефтините авиопревозниците беа со мало учество на овие пазари, најмногу затоа што нивниот бизнис модел не беше добар за оперирање со долги патувања. Меѓународната услуга беше регулирана преку комплексни билатерални договори помеѓу поедини земји. Многу влади во интерес на националниот интерес го штитеа оперирањето на сопствените државни превозници. Ваквата практика, за разлика од тенденцијата на Унијата, одржуваше задолжителна удел на превозникот на пазарот и попречување на растот на пазарот и вистинска конкуренција. Билатералните договори генерално

именуваа превозник од секоја страна кој може да оперира со услугата помеѓу двете земји и често го зголемуваше ограничувањето во областа како што се капацитетот и фреквенцијата и нивото на цени. Се до 1980-тите, системот на билатерални договори ги регулираше услугите во воздухопловството помеѓу земјите-членки на Европската унија, но создавањето на внатрешниот пазар за воздухопловните услуги ги отстрани таквите рестрикции.

III. ЗАЕДНИЧКА ПОЛИТИКА ЗА КОНКУРЕНЦИЈА ВО ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ

1. Правила за праведна конкуренција на Единствениот пазар за воздушен транспорт

Генерално, во меѓународниот воздушен транспорт пред 1990-тите години, државите индивидуално или колективно ги применуваа националните закони за конкуренција или беа ослободени од примената на таквите закони, понекогаш со одредени услови наменети за ублажување на видливите антиконкурентски ефекти. Последователно, билатералните договори за воздушен транспорт не содржеа клаузули кои се однесуваа на примена на конкурентските закони, иако некои договори содржеа одредени принципи и ангажирања за да се избегне предаторскиот или неправилниот однос. Глобализацијата и прифаќање на широка рапространетост на пазарната економија доведе до прифаќање на закони за конкуренција од страна на државите. Со прогресот на либерализацијата, традиционалниот концепт на правилна конкуренција тежнееше постепено да ги применува законите за конкуренција, особено во случаи каде државите се согласија да го отворат нивниот систем за конкуренција. Употребата на таквите закони во воздушниот транспорт се однесуваше на фреквенцијата, но исто така опфатија зголемен број на предмети како што се интеграцијата и алијансите, злоупотреба на доминантните позиции, смалување на капацитетот и предаторските цени, продажбата и маркетинг, надомест за аеродромски услуги, државна помош и гаранции за заеми. Несомнено, ширењето на либерализацијата ја зголеми важноста на прашањето како да се одржува праведна конкуренција во меѓународниот воздушен транспорт.

Многу од политиките на ЕУ имаа влијание на еден или друг начин во развојот и одржувањето на ефективниот единствен пазар. Заедничката конкурентска политика на пример, создаде контрола врз компаниите преку спроведување на анти-конкурентските активности (антитрустовото право и контролата на спојување) но и врз земјите-членки на ЕУ преку контролата на

државната помош. Функционирањето на внатрешниот пазар на ЕУ беше незамисливо без единствена конкурентската политика. Европската конкурентска политика беше основа за правилен натпревар помеѓу фирмите на земјите-членки и овозможи подобрена економската ефикасност со клима поволна за иновативен и технолошки напредок. Во пазарната економија на Европската унија, транснационалната политика на конкуренција беше основа за економскиот успех, заштита на интересите на европските потрошувачи и сигурност дека европските стоки и услуги ќе бидат конкурентни на светскиот пазар.

Уште со "Римскиот договор, кога беше востановена Европската економска заедница, земјите основачи го истакнаа значењето на осигурување на конкуренција за заедничкиот пазар".¹⁷⁷ Со ДЕЗ се воспоставува економска зона на Европската унија како отворено пазарно стопанство на слободна конкуренција.¹⁷⁸ Согласно ДЕЗ, задачата на ЕУ е да ги спои земјите-членки во една заедница, со основање на заеднички пазар, што ќе ги обедини националните пазари на земјите-членки во кој стоките и услугите може да се продаваат односно да се нудат под исти услови во единствен внатрешен пазар. Според тоа, во јадрото на Европската заедница е единствениот пазар кој предвидува правила за конкуренција и четири слободи (слобода на движење на стоки, услуги луѓе и капитал). И покрај тоа што за конкуренцијата на националните пазари се одговорни националните власти на земјите-членки сепак на врвот е заедничката политика за конкуренција на Заедницата институционално зајакната со Европската комисија како двигател на оваа политика. Политиката на конкуренцијата е од суштинско значење за постоењето на заедничкиот, односно единствениот пазар на ЕУ.¹⁷⁹ Конкуренцијата во Европската унија е основен механизам на пазарната економија како едноставно и ефикасно средство кое им гарантира на потрошувачите степен на одлика изразена во форма на квалитет и цена на производите и услугите. Исто така, европскиот закон за конкуренција

¹⁷⁷ Христо Карталов. *Европската интеграција низ економската перспектива*. Универзитет Св" Кирил и Методиј" - Скопје, Скопје, 2005, стр. 165

¹⁷⁸ Вернер Вајденфелд и Фолфган Веселс, *Европа од А до Ш: Прирачник за европска интеграција*. Уред. Прев. Катица Манова, Сандра Тодоровска, Наташа Ценевска, Скопје: Фондација "Конрад Аденауер": Сектор за европска интеграција, Генерален секретаријат на влада на РМ, 2003, стр. 330

¹⁷⁹ Христо Карталов. *Европската интеграција низ економската перспектива*. Универзитет Св" Кирил и Методиј" - Скопје, Скопје, 2005, стр. 165

може да се примени во договорите или односите со страните надвор од Европската унија ако таквите договори или односи ја ограничуваат конкурентноста во заедничкиот пазар или влијаат на внатрешната трговија во Заедницата.

Воздушниот транспорт се карактеризира со економско регулирање преку мрежа на билатерални договори во кои се дефинираат условите под кои се именуваат превозниците, оперирање на рутите помеѓу териториите, капацитетот итн. Во согласност со законодавството водено од Заедницата, правилата за конкуренција мораше да се применат и во секторот за воздушен транспорт. Главната причина за примена на правилата за конкуренција беше практиката која се применуваше во воздушниот транспорт помеѓу земјите-членки а која можеше суштински да влијае врз трговијата помеѓу земјите-членки. Примената на правилата за конкуренција во воздушниот транспорт односно членовите 85 и 86 од Договорот беа регулирани во правна рамка која се однесуваше на секторот за воздушен транспорт.¹⁸⁰ Дополнително, Европската комисија доби овластување со кое и се овозможи таа да усвојува регулативи во кој ќе бидат објавени групни исклучоци (bloc exemptions) за одредени договори, одлуки и договорени практики во секторот за воздушен транспорт.¹⁸¹ Исто така, Европската комисија ги објави правилата за ослободувањата од консултација за тарифите за превоз на патници и распределба на слот на аеродромите.¹⁸² Комисијата можеше со регулатива да објави дека членот 81(1) од Договорот нема да се применува за одредени категории на договори помеѓу фирмите, одлуки помеѓу асоцијации на фирми и договорени практики кои се однесуваа на: 1) распределба на капацитет на седишта и координација на редот на летање на превозниците; 2) консултација за тарифите; 3) одредени договори за заедничко оперирање на нови услуги; 4) распределба на слот на аеродромите; 5) системи за компјутерска резервација.

¹⁸⁰ Council Regulation 3975/87 of 14 December 1987 laying down the procedure for the application on the rules on competition to the undertakings in the air transport sector.

¹⁸¹ Council Regulation (EEC) No 3976/87 of 14 December 1987 on the application of Article 85(3) on the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in air transport sector [Official Journal L 374 of 31.12.1987]

¹⁸² Commission Regulation (EEC) No 1617/93 of 25 June 1993 on the application of Article 85(3) of the Treaty to certain categories of agreement and concerning joint planning and coordination of schedule, joint operations, consultations on passenger and cargo tariffs on scheduled air services and slot allocation at airport [Official Journal L 15 of 26.06.1993].

Постојаниот раст на воздушниот транспорт во текот на минатата декада го зголеми притисокот на капацитетот достапен за движење на воздухопловите на аеродромите. Тоа ја наметна потребата за регулирање на слотови кои се дефинирани како доделено планирано време за пристигнување на аеродромот. Заедничките правила за доделување на слотови на аеродромите на Заедницата беше првиот чекор заснован на принципите на постоечкиот систем за доделување на слотови кој беше подложен на правилата за транспарентност и недискриминација.¹⁸³ Тоа особено се однесуваше на способноста новите авиокомпани да добијат влез во либерализираниот пазар. Доделувањето на слотови беше засновано на правилото со кое максимум 50% од користените слотови или ново креираните слотови се резервирани за новите авиокомпани на пазарот. После 1995 година, се покажа дека значајната промена во пазарот на воздухопловството е недоволна и стана јасно дека со големата закрченост правилата треба да се дополнат. На 20 јуни 2001 година, Комисијата го усвои предлогот за ревидирање на регулативата врз основа на студијата за нејзиното влијание. Предлогот се фокусираше на бројни технички задачи што треба да се остварат пред структурните промени во системот за доделување на слотови. Промените примарно помогнаа да се направи системот за доделување на слотови по флексибилен во форма на доделување, користење и јакнење на координаторската улога и мониторинг на попусливоста. После настаните од 11 септември 2001 година, кризата што ја зафати воздушната индустрија ја поттикна Европската комисија на 11 јануари 2002 година да предложи флексибилен договор каде аеродромските координатори ќе бараат доделување на слотови за авиопревозниците за летна и зимска сезона 2001/2002 кои беа зафатени со кризата. Овие мерки беа со намера да се овозможи прилагодување на нивните капацитети кон значајниот пад во барањата во текот на овој период.¹⁸⁴

Услугите на земја имаат значаен придонес за ефективното користење на инфраструктурата за воздушниот транспорт. Разликата може да се направи помеѓу земјените услугите односно услугите поврзани со патниците како што се

¹⁸³ Concil Regulation 95/93/EC

¹⁸⁴ Врз таа основа, на 27 мај 2002 година, Европскиот парламент и Советот ја усвоија Регулацијата со дополна на членот 10 за регулирање на слотови, Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on the common rules for the allocation of slot at Community airports, (OJ L 142, 31.05.2002 p.3)

билетите и проверката на багажот и земјените услуги за воздух кои ги содржат услугите на платформата, полнење со гориво, одржување на воздухоплови и мерки за кетеринг. Овој пазар е регулиран со Директива која датира од октомври 1996 година која постепено ги отвори услугите за конкуренција.¹⁸⁵ Пазарот на земјени услуги беше монополски и контролиран во многу аеродроми на Европската унија и многу компании имаа поплаки за скапите трошоци. Затоа правото на Заедницата беше насочено кон суштинско стимулирање на слободен пристап на пазарот. Во однос на дистрибутивните мрежи, конкуренцијата помеѓу авиопревозниците беше воочлива, особено со компјутеризација на системот за резервирање инсталиран во патничките агенции. Овие системи, кој управуваат со 70% од резерваците се сопственост на главните авиокомпани. Во 1999 година, Европската унија ги спречи овие компании да добиваат предност за нивните летови кога се појавуваа на компјутерските екрани во патничките агенции.

Аеродромите земаат надомест од воздухопловите и нивните движења, од нивниот приод на аеродромите преку полетување и слетување освен за задачи поврзани со менаџментот на воздушниот сообраќај што значи дека авиопревозниците овозможуваат водење на нивниот воздухопловен бизнис. За оваа цел, аеродромите обезбедуваат бројни услуги и средства како што се аеродромската платформа и терминали за кои на корисниците и авиопревозниците, им се наплаќа. Оваа наплата ги покрива трошоците за обезбедување на аеродромските средства и се извори на приходи на аеродромите. Аеродромската наплата се формира и се наметнува во согласност со пакетот на мерки и критериуми кои го прави аеродромскиот систем за наплата. Овие системи се во многу истанци развиени и управувани од националните власти. Дури и онаму каде аеродромите се во приватна сопственост, наплатата мора да е во согласност со регулаторните параметри поставени од страна на властите. Наплатниот систем може исто така да работи како менаџерска алатка. Со различна сигурна наплата, аеродромите можат да пробаат да го зголемат користењето на аеродромската инфраструктура и да го намалат еколошкото влијание на воздухопловството. Во 2000 година, Судот од прва инстанца, даде свое мислење дека Комисијата има право да бара, врз основа на законодавството

¹⁸⁵ Directive 96/67/EC

на Заедницата, наплатата да биде недискриминаторска, што исто така не значи дека мора да биде иста. Ова ја отвори можноста да се има различно ниво на наплата врз основа на објективни и недискриминаторски критериум.

2. Примена на правилата за конкуренција од страна на трети земји

Процедурите за примена на правилата за конкуренција во секторот на воздушниот транспорт не се применуваше помеѓу Заедницата и третите земји. Од институционален аспект, Европската комисија не поседуваше моќ за испитување и примена на членовите 81 и 82 од Договорот за ЕЗ во вакви околности. Исто така, посебните права, моќ и обврски дадени на националните судови и властите за конкуренција и механизмот за соработка помеѓу Европската комисија и властите за конкуренција на земјите-членки не се применуваше за воздушниот транспорт помеѓу Заедницата и третите земји.¹⁸⁶ Генералната оценка на Заедницата беше дека ваквата антиконкурентска практика во воздушниот транспорт помеѓу Заедницата и третите земји може да има влијание врз трговијата помеѓу земјите-членки.¹⁸⁷ Европската комисијата иницираше промена во механизмот за спроведување на конкурентските правилата и нивната еднаква применливост како правила за конкуренција во воздушниот транспорт помеѓу Заедницата и третите земји. На 26 февруари 2004 година, промената на ваквиот механизмот се постигна со правната рамка донесена од страна на Советот.¹⁸⁸ Со оваа регулатива, примената на членовите 81 и 82 од Договорот, Регулацијата 1/2003 и во согласност со правниот случај на ЕСП, се создаде можност договорите за воздушен транспорт склучени помеѓу земјите-членки и/или Европската заедница

¹⁸⁶ Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laying down in Article 81 and 82 on the Treaty (Text with EEA relevance) [Official Journal L 001, 04/01/2003 P,0001-0025]

¹⁸⁷ Што се однесува до зацртаниот критериум "влијание врз трговијата помеѓу земјите-членки", разлики постоеа помеѓу полето на примена на правилата за конкуренција поставени во Договорот и националните правила за конкуренција. Во пракса, прашањето што ја допираше трговијата во Заедницата се толкуваше широко од страна на Европската комисија и Судот на правдата. Условите исто така го одредуваа полето на примена на правилата за конкуренција на Заедницата во однос на земјите кој не се членки на Заедницата.

¹⁸⁸ Council Regulation (EC) No 41/2004 of 26 February 2004 repealing Regulation (EEC) No 3975/87 and Amending Regulation (EEC) No 3976/87 and (EC)No1/2003, in connection with air transport between the Community and third countries (Text with EEA relevance) [Official Journal L 68, 06/03/2004]

од една страна и третите земји од друга страна да бидат благовремено разгледани, особено со цел да се процени нивото на конкуренција во релевантните пазари за воздушен транспорт. Институционално, Европската комисија доби пошироко овластување, кое до тогаш беше експлицитно ограничено и се применуваше само за воздушниот транспорт помеѓу аеродромите во Заедницата. Исто така, Комисијата беше овластена да дава групни исклучоци во секторот за воздушен транспорт во однос на сообраќајот помеѓу Заедницата и третите земји како и во поглед на сообраќајот во рамките на Заедницата.

Европската унија постигна значен напредок во регулирање на конкуренцијата во меѓународниот воздушен транспорт. Транснационалната конкурентска политика која се применуваше на пазарите за воздушен транспорт и се однесуваше само на сообраќајот на аеродромите на Заедницата немаше моќ да ја наметне примената на конкурентските закони во воздушниот транспорт со третите земји како што тоа го направи во земјите-членки. Затоа, Европската комисија му предложи на Советот на ЕУ, да го прошири обемот на нејзиното овластувањата во однос на конкурентските закони и тоа да се пренесе на договорите помеѓу авиопревозниците на Заедницата со превозниците на третите земји. Ова овластување на Комисијата беше ограничено само за функционирање на воздушниот транспорт во рамките на ЕУ. Европската комисија всушност побара овластување, што ќе и овозможи да доделува извесно индивидуално и блок ослободување за овие договори. Предлогот на Комисијата ја отвори можноста, под правилата на Заедницата, приватна парница против активностите кон авиопревозниците на третите земји. Европската комисија аргументира дека проширеното овластување кон законот за конкуренција се оправдува со потребата за конзистентен доследен внатрешен и надворешен приод за договорите помеѓу авиопревозниците во однос на конкурентноста. Понатаму, Советот го прошири политичкиот договор за нацрт-регулативата за заштита на авиопревозниците на Заедницата наспроти субвенцијата и практиката на неправедни цени од авиопревозниците на трети земји. Оваа предложена регулатива, која беше првично поднесена во март 2002 година, беше дополнета од страна на Комисијата во мај 2003 година и усвоена од страна на Парламентот.

3. Контрола на државната помош во пазарот на воздушниот транспорт

Чикашката конвенција истакнува дека ќе се почитуваат правата на секоја држава и дека државата има праведна можност да оперира со меѓународните авиопревозници.¹⁸⁹ Заради тоа, меѓународното цивилно воздухопловство, наспроти другите комерцијални сектори, традиционално се карактеризира со значително учество на помош и субвенционирање од страна на државата. Можеби поради самата специфика, ставен под превезот на остварување на јавно добро и особено комплексните политички и социо-економски барања, воздушниот транспорт беше на листата на приоритети за доделување на државна помош и субвенции. Во различните услови и состојби на пазарот, оперирањето на авиопревозниците во меѓународниот воздушен транспорт беше многу често поддржано од различни, директни, индиректни или имплицирани субвенции односно помош од државата. Државната помош иако е разновидна, сепак во сушина има за цел да го одржи учеството на националниот авиопревозник на меѓународните пазари за воздушен транспорт и да осигура понатамошно давање на услуги од и кон нејзините територии. Во однос на формите на државна помош, не-монетарна помош е изразена онаму каде воздушниот транспорт е регулиран на билатерално ниво, односно државата преку билатерална рамка за воздушниот транспорт обезбедува поволност за националниот авиопревозник и ја ограничи конкуренцијата во нејзиниот пазар. За разлика од ова, кај либералните договори за воздушен транспорт таквата импликација е редуцирана или елеминирана. Државната помош во форма на финансиски средства може да биде наменета за покривање на оперативните загуби, избегнување на инсолвентост, финансирање за реструктуирање или експанзија, целосно или делумно отпишување на долговите, гаранција за заеми, давање на меки заеми (заеми под пазарните стапки на камата или со недоволен залог) и преземање на долгот кон други страни. Останатите видови на државна помош може да имаат помалку директна форма но сепак овозможува финансиска корист за превозникот како што се: повластен даночен третман, финансирање на бенифициите за вишок на работници на компанијата чија услуга не е повеќе потребна, мерки во законите за банкрот кои овозможуваат законска финансиска обврска за одреден период на

¹⁸⁹ Article 44 of the Convention for International Civil Aviation

оперирање во текот на реорганизацијата и мерките за субвенција кои овозможуваат повисок аеродромски надомест за меѓународните наспроти домашните летови.

Државната помош која овозможува финансиска придобивка за националните превозници и не е достапна на конкурентите на истите пазари ја нарушува трговијата помеѓу земјите-членки и може да создаде или поддржи неправедна конкурентска практика. Во случај на транзиција кон либерализација или во веќе либерализиран пазар, каков што е случајот со Европската унија, можни се исклучителни околности каде помошта на државата може да продуцира економски или социјални придобивки иако таквата помош може да ја засегне конкуренцијата на пазарот. Финансирање на реструктура на авиокомпаниите, како одлука на владите, се прави обично поради социјалните и политички притисоци и има за цел да ја спаси националната компанија и да се осигураат дека транзицијата за поефикасно оперирање е постигнато со најнизок трошок. Ваквата државна помош ќе има најголемо влијание врз вработените и доверителите. Но сепак, ваквиот вид на државна помош треба да има добро дефинирани услови кој ги вклучуваат целите, соодветната временска рамка и долгорочни планови. Примената на цврсти механизми за регулирање, транспарентност, информирање и мониторинг заедно со јасни критериуми и методологија претставува важна основа за финансирање на реструктурата на компаниите. Во спротивно државната помош ќе се претвори во едноставно помош на помалку продуктивните авиокомпаниии без подобрување на внатрешната ефикасност.

Од социјална перспектива, некој субвенции за поддршка на минималниот степен на воздушен транспорт во далечните области можат да бидат оправдани доколку се обезбеди транспарентност и ефикасност. Тоа значи, обезбедување на воздушен транспорт во поглед на непрекинатост, редовност, капацитет и цена со што ќе се достигнат стандардите кои не би можеле да се постигнат во нормални комерцијални услови. Најефикасна и транспарентна алтернатива за давање директни финансиски субвенции за не-профитните локални услуги може да бидат институционалните договори како што се системите за натпревар на понудата каде јасно се дефинирани критериумите за избирање. Ваквиот начин ќе овозможи добивање на субвенции за најефикасниот авиопревозник. Исто така,

механизмот за натпревар може да се прошири покрај за домашните така и да се за меѓународната услуга.

Според карактерот, повластените мерки се наменети за да овозможат способност за развој на услугите на помалку конкурентните авиопревозници (кои неможат да бидат целосно конкурентни во одреден период) и даваат можност за нереципроцитетни права или подготвително време. Државите со помалку конкурентни авиокомпаниии настојуваат да чекорат кон прогресивна либерализација па повластените мерки можат да обезбедат подобар почеток за нивните авиокомпаниии кои пак сакаат да имаат подобри можности. Ваквиот период дозволува земјите во развој да воведат постепена либерализација и отварање на своите пазари во подоцна фаза. Доделувањето на државната помош и субвенциите останала значајна мерка и многу држави продолжија да ја користа за заштита на националните компаниии кои се соочија со финансиски тешкотии предизвикани главно како резултат од економското забавување, настаните од 11 септември 2001 година, САРС и војната во Ирак. Во Европа, примери на државна помош во 2003 година имаше во Франција со финансиската помош за Air Austral и Air Caraïbes за развој на рутите на француските прекуморски делови. Во овој случај државната помош беше одобрена од Европската комисија. Понатаму, државната помош се додели во Унгарија во форма на капитална инекција во Унгарската авиокомпанија Малев со дополнителна капитална инекција за реструктура. Во Швајцарија, државната помош беше во вид на ограничена помош односно даночно ослободување на горивото за Swiss International Air Lines. Во Турска, државна помош беше во вид на различни даночни олеснувања за Turkish Airlines за набавка на воздухоплови.¹⁹⁰

Државната помош во Европската унија примарно беше регулирана уште со ДЕЗ. Тој истакна дека било каква помош дадена од страна на земја-членка или преку државни ресурси во било каква форма која би можела или се заканува да ја наруши конкуренцијата преку фаворизирање на одредени претпријатија или производство на одредени производи и влијае врз трговијата помеѓу земјите-членки ќе се смета за некомпатибилна со заедничкиот пазар.¹⁹¹ Исто така,

¹⁹⁰ ICAO, *The World of Civil Aviation 2003-2006 Circular 307-AT/129*, ICAO, Montreal p.18 Table 1-8

¹⁹¹ Article 87, Section 2: Aid Granted by States, Consolidated Version of the Treaty establishing the European Community (Official Journal of the European Communities C 325/67 of 24.12.2002)

Договорот даваше и основа за доделување на помош од страна на државата која ќе биде компатибилна со заедничкиот пазар, условена од специфични состојби како што се социјалниот карактер, природните катастрофи, промовирање на економски развој во услови на многу нозок животен стандард, важни проекти од заеднички интерес и др.¹⁹²

Под притисок на пазарната економија, ЕУ вовеле строга контрола на помошта што ја нарушува конкуренцијата на заедничкиот пазар. Во таа смисла, мерките за државна помош беа структурирани според специфичен пристап изготвен од страна на Комисијата. За да биде некоја мерка класифицирана како државна помош врз основа на членот 87(1) од Договорот за ЕЗ таа треба да ги исполни следниве четири услови односно таа : 1) да биде доделена од државата или пак преку државни средства, 2) да фаворизира конкретни претпријатија или пак производство на некои економски производи, 3) да биде селективна и 4) да ја нарушува конкуренцијата или влијае врз трговијата на земјите членки на ЕУ. Спротивно на ова, за државна помош не се смета за помош доделана на државни органи и претпријатија кои не се вклучени во економски активности на пазарот, поддршка на јавни претпријатија според принцип на инвеститор во пазарната економија, поддршка на општи инфраструктурни проекти (без наведување на конкретен корисник), помош за индивидуалци или вработени (без директно да има бенефит некое претпријатие), определени државни гаранции и општи мерки. Правилата за државна помош се разликуваат по тоа дали се однесуваат за хоризонтална државна помош, регионална помош, за одредени сектори и помош т.н. "de minimis".¹⁹³

Кризата во раните деведесети особено беше акутна во воздухопловството и принуди многу авиокомпаниии на реструктура. Драматичниот пад на барањата нагло ги покажа знаците на хендикеп на компаниите како што беа капацитетот, ниската продуктивност, високите трошоци, капитализација итн. За успешно спроведување на реструктурираата, беше неопходно, помеѓу другите работи да се доделат јавни финансии. Затоа, авиопревозниците најакниот удар го свртеа кон

¹⁹² Article 88, Section 2: Aid Granted by States, Consolidated Version of the Treaty establishing the European Community (Official Journal of the European Communities C 325/67 of 24.12.2002)

¹⁹³ "De minimis" помошта не се смета за државна помош во смисла на член 87(1) од договорот за ЕУ, доколку се задоволени следниве критериуми: вкупен износ на донирана de minimus помош на едно претпријатие да не надминува износ од 100 000 евра за период од 3 години. [Commission Regulation No 69/2001(OJ L 10, 13.01.2001)]

државата. Во оваа насока, Европската комисија планираше стог приод за да се осигура дека оваа голема помош ќе ја задоволи потребата за реструктуирање, без дисторзија на конкурентноста за прогрес на пазарот. Во подготовката за либерализација, другата цел беше да им се овозможи на авиокомпаниите поврзување со наследена одговорност и да се направи свеж старт без оштетување на конкурентните интереси. Во јули 1992 година, Европската унија преку третиот пакет го либерализираше пазарот и го отвори за конкуренција. Ваквиот приод доведе до значајна промена во економската климата на воздушниот транспорт. Дополнително се стимулираше конкуренцијата и се намалија дискреционите права на националните власти. Но состојбата на значително зголемена и агресивна конкуренција доведе до тоа неколку авиопревозници да се најдат во незавидна состојба и да преземат големи структурни реформи каде во повеќе случаи имаше потреба од вклучење на државната интервенција. Во летото 1993 година, Европската комисија основа Комисија од експерти (Comite des Sages) во секторот за воздушен транспорт за да ја анализира состојбата во цивилното воздухопловство на Заедницата и да изготви препораки за идната политичка иницијатива. Врз основа на овие препораки кои се темелеа на примената на членовите 88 и 89 од Договорот за ЕЗ и членот 61 од Договорот за ЕЕА, во 1994 година, Европската комисија ги постави насоките со принципи и критериуми за оценување на државната помош која се однесуваше на државната помош во секторот на воздухопловството.¹⁹⁴ Во интерес на потрошувачите и самата индустрија, финансиската помош за авиопревозниците во било која форма може да биде отфрлена ако не е во согласност со нормалната комерцијална практика односно ја нарушува конкуренцијата. Овие насоки ја покриваа помошта на авиопревозниците дадени од страна на земја-членка а вклучуваше активности за поддршка на воздушниот транспорт како директни и индиректни субвенции кои можат да бидат полезни за авиопревозниците и се однесуваа на школи за летање, трговија во зони ослободени од царина, аеродромски капацитети, франшиза, наплата на аеродромски услуги. Овие насоки не се однесуваа на субвенции за производство на воздухоплови.

¹⁹⁴ Guidelines on application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA agreement to State aid in the aviation sector (94/C 350/07)

Во согласност со насоките, првата работа која Комисијата ја процени е дали јавното финансирање во форма на капитална инекција, заем или државна гаранција за авиокомпаниите е содржана во помош на државата во член 87 и 88 на Договорот и дали тоа може да биде споредено со нормална комерцијална трансакција од страна на приватен акционерски интерес во инвестирање во компанијата. Во согласност со инвеститорското начело на пазарната економија, ако после спроведување на проценката, Европската комисија заклучи дека во поглед на пазарната перспектива, позицијата на авиокомпанијата и сите други мерки се преземени за подобрување и никој приватен инвеститор нема да инвестира во истиот износ, јавната помош тогаш се смета за помош на државата. Во таков случај, Европската комисија може да ја одобри помошта која ќе биде предмет на серија од услови. Еден од условите за доделување на државна помош е таа задолжително да формира дел од напредна програма за реструктурира со ограничено траење која ќе има за цел враќање на моќта на компанијата и нејзината долгорочна способност за оперирање. Понатаму, програмата за реструктура мора да биде одржлива, во смисла дека нема да има понатамошна помош и траење на програмата во иднина. Тоа значи дека помошта може да се додели само еднаш по принципот "еден пат, последен пат". Исто така, ако е неопходно програмата мора да вклучи редуција на капацитетот, за повторно да ја врати финансиската и комерцијална способност на авиокомпанијата односно програмата не смее да биде цел на експанзија и зголемување на бројот на воздухоплови и седишта.

Насоките на Европската комисија истакнаа дека државна помош може да биде доделена за истражување и развој во воздушниот транспорт, за заштита на животната средина, за мали и средни претприемачи, вработување и обука. Државна помош во воздушниот транспорт можеше да се додели како обврска за вршење на јавни услуги односно државна помош од социјална природа наменета за одредени категории. Според правилата, владата не смее да интервенира во менаџментот на авиокомпанијата, која мора да биде водена во согласност со комерцијалните начела. Европската комисија истакна дека комерцијалниот менаџмент е единствен начин за постигнување на подобри финансиски перформанси земајќи ја во предвид димензијата на вработеност и зголемување на конкурентноста на европските превозници како крајна цел на Заедницата. По

1991 година, врз основа на овие насоки за државна помош во воздухопловниот сектор, седум компании (Sebena, Iberia, Aer Lingus, TAP, Air France, Olympic Airways, Alitalia) примија јавни финансии за реструктура во форма на државна помош по членот 87.

Со цел да се обезбеди процедурална регулатива и примена на одредбите за државна помош поставени во Договорот за ЕЗ, и за да се зголеми транспарентноста и правната сигурност на државната помош, Европската унија преку Советот ја усвои регулативата во однос на правилата за деталната примена и процедура за државната помош.¹⁹⁵ Правната рамка овозможи, за било какви планови за добивање на нова помош, Европската комисија да биде задолжително известена, со доволно време и неопходни информации, што ќе овозможи Комисијата да донесува одлуки. После прелиминарното оценување, Европската комисија доколку се сомнева во меркети и нивната компатибилност со заедничкиот пазар може да покрене формално испитување. Врз основа на формалното испитување, Комисијата може да одлучи дека мерките не сочинуваат помош односно да донесе позитивна одлука ако мерките се компатибилни со заедничкиот пазар. Во спротивно, Комисијата ќе донесе негативна одлука доколку мерките не се компатибилни со заедничкиот пазар. Исто така, Комисијата може да ја повлече одлуката доколку таа била заснована на неточни информации.

Следејќи ги наведените насоки, Европската комисија дозволи доделување на државна помош само како исклучителна мерка за поддршка на реструктура на авиокомпаниите. Повеќето од авиокомпаниите кои ја имаа таа потреба веќе се реструктурирани или го завршија тој процесот. Затоа, Европската комисија одлучи дека државната помош повеќе не е неопходна и дека веќе нема причина за тоа. Повеќе од десет години после ефективната либерализација на воздушниот транспорт бројот на редовни авиопревозници формирани во Европската економска област се зголеми од 77 во 1992 година на 139 во 2000 година. Тоа претставуваше јасен знак на динамичната природа на секторот кој особено се засили со појавата и брзиот развој на новиот тип на авиокомпаниии во Европа. "Ефтините" односно "нискобуџетни" (low-cost, no-frills) авиокомпаниии беа

¹⁹⁵ Council Regulation (EC) No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for applications of Article 93 of the EC Treaty

одговор на потребата за поедноставна услуга и/или користење на секундарните аеродроми кои нудат многу поконкурентни цени. Стимулирање на конкурентноста во воздушниот транспорт ја создаде можноста за поевтини цени на корисниците односно подобра вредност за промотивни тарифи. Тоа допринесе, бројот на воздушни рути помеѓу земјите-членки на Европската унија да се зголеми за 30% после 1993 година.

IV. НАДВОРЕШНА ПОЛИТИКА ЗА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО И ЕВРОПСКА ЗАЕДНИЧКА ВОЗДУХОПЛОВНА ОБЛАСТ

1. Политиката на Европската заедница за меѓународното воздухопловство

Европската унија ја препозна важноста на воздушниот транспорт и неговата значајна улога во европската економија, меѓународната трговија и соработка. Улогата на овој сектор и придонесот во подобрување на конкурентноста на европската економија беше важна цел која беше поставена и во Агендата од Лисабон. Затоа, ЕУ се заложи развојот на воздушниот транспорт да биде заедничка цел која треба да се оствари преку заеднички приод и надворешна политика на Заедницата за меѓународното воздухопловство. Потребата од кохерентна надворешна политика за воздухопловство е суштинска за понатамошниот развој на воздушниот сообраќај во проширената Унија. Имено, Европската комисија истакна дека секторот за воздушен транспорт во Европската унија е фрагментиран како резултат на националниот приод кон меѓународните односи. Тоа е особено евидентно во случајот на билатералните спогодби каде преговорите за нивно склучување беа водени индивидуално од страна на секоја земја-членка на Унијата. Ваквиот пристап предизвика серија на проблеми. Авиокомпаниите и нивните клиенти во Европската заедница не ги добиваа придобивките кои произлегуваат од сите потенцијали кои ги пружа единствениот пазар. Некои авиопревозници, од двете страни на Атлантикот, се соочуваа со сериозни финансиски тешкотии но не можеа да формираат партнерство или групација во странство. На глобално ниво, европските играчи учествуваа во трката за поголеми приходи но беа премногу мали во споредба со нивните главни меѓународни конкуренти. Од друга страна, влијанието на политиката на Европската унија за воздухопловството значително е намалена со недостаток на заеднички пристап во однос на нивните трговски партнери или меѓународни преговори. Целите на внатрешниот пазар за воздушниот транспорт, индустријата на ЕУ и корисниците неминовно беа поврзана со создавање на

агенда со приоритети на надворешната политика на Заедницата за воздухопловството.

Спроведување на кохерентна политика за воздушниот транспорт беше заснована врз единствен приод на Заедницата. Соработката со трети земји преку измена на 1500-те билатерални договори во линија со правото на ЕУ, создавање на отворени воздухопловни области кои ќе ја земат во предвид безбедноста, сигурноста и животната средина и заедничкиот настап на земјите-членки на Заедницата на глобално ниво во рамките на ИКАО и СТО беа трите главни столба.¹⁹⁶

Во последната декада ЕУ особено ја развиваше својата позиција на светската сцена и го јакнеше чувството за заеднички интерес на Унијата. Тоа особено се покажа во преговорите за меѓународната трговија што доведе до создавање на поотворена трговска клима за сите земји. Во однос на транспортот, интересот на Заедницата беше изразен со заедничката европска политика за транспортот која го идентификуваше развојот на меѓународниот воздушен транспорт преку кохерентна надворешна политика за воздухопловството како приоритет со која треба да се надминат ефектите од фрагментираниот приод кој постоеше во секторот на авиопревозот. Во развојот на европската политика за воздушниот транспорт, Европската унија постави четири клучни приоритети кои се однесуваа на правните проблеми во билатералните договори, реформите во меѓународната сфера, правилата за конкуренција и постигнување на високи безбедносни, сигурносни и еколошки стандарди. Од економски аспект, првиот клучен приоритет на политиката на Заедницата за воздушниот транспорт беше да се надминат правните проблеми во договорите. Тоа значеше дека тие треба да се доведат во линија со правото на Заедницата со што ќе се максимализира потенцијалот на единствениот пазар. Фокусот беше насочен кон билатералните договори кои ги попречуваа авиопревозниците на Заедницата да ги добијат сите бенифиции на единствениот пазар на ЕУ и правото на основање загарантирано со Договорот. Целта беше да се работи на новата генерација на договори кои ќе се склучат на ниво на Заедницата со кои би се овозможила симултана

¹⁹⁶ Commission of the European Communities. *Communication from the Commission: Developing the agenda for the Community's external aviation policy* COM(2005) 79 final, Brussels, 11.03.2005
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/index_en.htm

модернизација на односите со трговските партнери и целосна компатибилност со правната рамка на Заедницата. Вториот клучен приоритет на Заедницата во развојот на надворешна кохерентна политика за воздушниот транспорт беше да се осигура ефективна примена на конкурентските правила. Имено, намерата на Европската унија беше да создаде ефективна алатка за примена на правилата за конкуренција во меѓународното воздухопловство како што тие се применуваа во рамките на Унијата. Третиот приоритет на надворешната политика за воздушниот транспорт беше креирање на агенда за реформи на меѓународно ниво односно олабавување на строгиот економски режим за авиокомпаниите како на оние од ЕУ така и од третите земји и создавања на можност за нивно прегрупирање и нови стабилни финансиски позиција. Четвртиот приоритет но не помалку важен за Заедницата беше подигање на безбедноста, сигурноста и заштитата на животната средина на глобално ниво.

Во мај 2004 година доаѓа до најголемата промена на пазарот за воздушен транспорт во Европската унија. Проширувањето со десетте нови членки го зголеми пазарот на дваесет и пет земји-членки и бројот на авиокомпаниии кои оперираа на аеродромите во проширената Унија. Затоа, Европската заедница и земјите-членки започнаа засилена да работат на развој на надворешна кохерентна политика, која врз основа на одлуката на ЕСП мораше да ги уреди билатералните договори со третите земји во линија со правото на ЕУ.

2. Судски случај "Отворени неба"

Со третиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт, од април 1997 година во Европската унија, сите авиокомпаниии добија дозвола за оперирање во земјите-членка. Во основа, либерализацијата овозможи авиокомпаниите да оперираат со воздушните услуги за патници и/или стока на било која рута во рамките на Унијата, вклучително и во внатрешните летови на земјите-членки. Либерализацијата ја отстрани областа со рестрикции за капацитетот, инструментите за контрола на цените и ограничувањето на сопственоста врз авиопревозниците од страна на земјите-членки на ЕУ. Благодарение на зголемената конкуренција помеѓу авиокомпаниите,

потрошувачите имаа придобивка од поширокиот избор на рути и значително помалите цените, како резултат на новите типови услуги. Најголема промена од гледна точка на потрошувачите беше забележана со рапидниот раст на ефтините авиопревозниците кои создадоа вистинска револуција во навиките за патување во многу европски земји.

Меѓутоа, за летовите помеѓу Европската унија и третите земји, сликата беше мошне различна. За почеток, ефтините авиопревозниците беа малку вклучени во овие пазари, најмногу затоа што нивниот бизнис модел не беше подобен за оперирање со долги патувања. Меѓународниот воздушен транспорт беше регулиран врз основа на комплексни билатерални договори помеѓу земјите-членки на ЕУ и третите земји. Многу влади на овие трети земји под изговор на националниот интерес го штитеа оперирањето на сопствените државни превозници. Ваквата практика, за разлика од тенденцијата на Унијата, одржуваше задолжителен удел на превозникот на пазарот и попречување на вистинска конкуренција. Карактеристични по својата природа беа договорите за отворени неба склучени помеѓу САД и осумте земји-членки на ЕУ (седум од нив: Австрија, Белгија, Данска, Финска, Германија, Луксембург, Шведска имаа склучено билатерални договори за отворени неба и една Обединетото Кралство имаше склучено порестриктивен договор кој содржеше национална клаузула под Бермуда II договорот). Овие спогодби склучени после Втората светска војна и дозволија на САД да повлекува, суспендира или лимитира права на сообраќај на авиопревозници одредени од страна на земјите потписнички.¹⁹⁷ Иако ги отстранија квантитативните рестрикции за фреквенцијата на летовите, капацитетот и бројот на авиокомпаниии кои може да оперираат, договорите во ЕУ нудеа неограничена петта слобода кон други земји. Оваа петта слобода имаше релативно мала вредност на американската страна на Атлантикот која нудеше мал број на дестинации. Наспроти ова, петтата слобода имаше голема вредност на европската страна и им даваше пристап на американските превозници до домашниот пазар на ЕУ. Овие права особено се користеа од страна на американските карго компании кои превезуваа пратки во ЕУ.

¹⁹⁷ ЕСП истакна дека откако САД има право да одбие превозник, овие спогодби вака конституирани претставуваат препрека за слободата за основање и слободата за давање услуги а со тоа и отварањето на европското небо за американските компании нема реципрочна вредност за сите авиокомпаниии на ЕУ.

Значајна промена во надворешната политика кон воздушниот транспорт дојде како резултат на одлуката на Европскиот суд на правдата. На 5 ноември 2002 година, ЕСП донесе пресуда во која потврди дека одредени одредби во Договорите за отворено небо помеѓу САД и партнерите од ЕУ го нарушуваат правото на ЕУ. Ваквото толкување беше важна основа за изградба на нова кохерентна надворешна политика за воздухопловство.

Еден од најважен елемент кој го штитеше ЕСП беше надлежноста на Заедницата. Затоа, во случаите што Комисијата ги покренала против осумте земји-членки, Европскиот суд посочи дека тие преземале надлежност во области каде компетентноста е пренесена на Заедницата.¹⁹⁸ Секој од договорите за отворени неба го регулираше меѓународниот воздушен транспорт помеѓу САД и билатералниот трговски партнер вклучувајќи го именувањето на авиокомпанија која ќе дава услуга, рутите, цените, кодшеринг, даночење и други елементи за меѓународен воздушен транспорт. Европскиот суд на правдата истакна дека области кои се регулирани во договорите како што се системите за компјутерска резервација, цени за превоз на патници и товар во Заедницата и аеродромските слотови се спротивни на правото на ЕУ. Земјите-членки не се покорице на едно од основните начела на Договорот односно принципот на недискриминација. Спогодбите ја дискриминираа врз основа на националност слободата за основање на компании на Заедницата и го ограничија тоа право. Затоа, одлуката на ЕСП беше иницијатор на новата политика на Заедницата за меѓународното цивилно воздухопловство и даде одговор на прашањето околу поделба на надлежностите помеѓу земји-членки и Заедницата. Тие обврски понатаму се поставија како обврски на земјите-членки против кој ЕСП одлучи да преземе неопходни мерки да ги доведе во линија со правото на Заедницата. Во тој контекст, регулативата за билатерална спогодба помеѓу земји-членки на ЕУ и трети држави нагласи дека сите постоечки билатерални спогодби што содржат одредби спротивни на правото на Заедницата треба да бидат дополнети или заменети со нови спогодби

¹⁹⁸ Judgement of the Court of Justice of November 5th 2002, (Open skies) Nrs. C-466/98 Commission vs. United Kingdom, C-467/98 Commission vs. Denmark, C-468/98 Commission vs. Sweden, C-469/98 Commission vs. Finland, C-471/98 Commission vs. Belgium, C-472/98 Commission vs. Luxembourg, C-475/98 Commission vs. Austria, C-476/98 Commission vs. Germany.

целосно компатибилни со правото на Заедницата.¹⁹⁹ Според ЕСП спогодбите го прекршуваат правото на Европската унија од два значајни аспекти. Првиот аспект е јасно присуство на национални клаузули со кои се прекршува правото на европските авиокомпаниии за недискриминација на пристап на пазарот за рути помеѓу сите земји-членки на ЕУ и трети држави. Вториот аспект е предавање на националната во легислатива на Заедницата. Тоа значи дека само Европската унија е овластена да потпишува ваков тип на спогодба, која влијае на примена на надлежноста на ЕУ, односно ќе вклучува области покриени со легислативата на ЕУ. Дури и во случај кога земјата-членка бара да преземе акција која ќе го рефлектира правото на Заедницата директно во текстот на билатералните договори, Судот оцени дека земјата-членка повеќе нема правна надлежност да презема било какви самостојни акции од тој вид. Во овој контекст, регулативата за билатерална спогодба помеѓу земји-членки на ЕУ и трети земји, посочи дека таму каде е очигледно дека предметот на спогодбата спаѓа делумно во рамките на надлежноста на Заедницата и делумно во рамките на нејзините земји-членки треба да се осигура блиска соработка помеѓу земјите-членки и институциите на Заедницата и обете да бидат вклучени во процесот на преговори и склучување. Ова уследи откако ЕСП ги отфрли барањата на Европската комисија за ексклузивна компетентност во преговорите за склучување на воздухопловните договори со третите земји. Судот истакна дека земјата-членка има слобода да склучува договори за воздушен транспорт со третите земји кои нема да содржат одредби за компјутерските резервациски системи и цени во внатрешноста на ЕУ или пак национални клаузули што ќе ги исклучат авиокомпаниите во сопственост на државјаните на другите земји-членки на ЕУ.

Некои експерти за правото на ЕУ сметаат дека за да се експлоатираат принципите на правото за основање, на пример холандски авиопревозник да дава услуги во Франција, тој мора да основа подружница во Франција, да добие Сертификат за оперирање (АОС) од француските национални воздухопловни власти и да оперира со воздухоплови регистрирани во Франција.²⁰⁰ Ваквото

¹⁹⁹ Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member states and third countries, Official Journal of the European Union of 30.04.2004 L 157/7

²⁰⁰ Michael F. Goldman, *Saving Open Skies Agreement in light of the European Court's recent ground-breaking decision*, 2003

толкување би значело дека доколку одредена авиокомпанија нема подружница во одредена земја-членка на ЕУ тогаш земјата би немала никаква одговорност да ја именува таа компанија во договорот за воздушен транспорт склучен со трета земја. Наспроти тоа, земјата-членка на ЕУ ќе има одговорност да го именува тој авиопревозник доколку има подружница во таа земја. За разлика од ваквото толкување, официјалните претставници на ЕУ кои ги темелеа своите ставови на случаите за отворени неба на ЕСП имаа поширока интерпретација за принципот на основање и го презентираа ставот дека отворање на продажни места или локации за билети на авиокомпанија од една во друга земја-членка на ЕУ ќе претставува основање кое гарантира национален третман на авиопревозникот.

Односите во меѓународното воздухопловство помеѓу земјите-членки на ЕУ и трети земји традиционално се регулирани со билатерални спогодби. Меѓутоа одлуката на ЕСП укажа дека Заедницата има исклучива надлежност во однос на различните аспекти на таквите спогодби. ЕСП цврсто ја постави примената на така наречениот АЕТР принцип во воздухопловството со кој Заедницата повика на надворешна правна надлежност од причина што таа веќе ја имаше внатрешната правна надлежност.²⁰¹ Судот исто така разјасни дека правото на авиопревозниците да имаат бенефит од основањето во рамките на Заедницата го вклучува и правото на недискриминација за пристап на пазарот.

Од економска и политичка гледна точка, развојот на политиката на Заедницата со координиран приод ќе создаде придобивка за Европската унија, нејзините авиокомпани и потрошувачите. Како еден од најголемите играчи на светската сцена која го создаде еден од најголемите либерализирани пазари за воздушен транспорт таа не беше во состојба да го промовира заедничкиот интерес во меѓународното воздухопловство. Иако после пресудите за отворени неба ниту Заедницата ниту земјите-членки не добија целосна слобода да склучуваат договори за воздушен транспорт сепак пресудата и додели одредени области на компетентност на Заедницата.

²⁰¹ Communication from the Commission on consequences of the Court of judgements of 5 November 2002 for European air transport policy

3. Политика за воздухопловството кон земјите од Западен Балкан

Европската унија истакна дека билатералната и регионалната соработка со третите земји придонесе за одржување на ефикасност на воздушниот транспорт. Со својата советодавна улога и способност да изгради односи со регионалните организации, ЕУ преку различни трговски договори и договори за соработка веќе создаде поле за размена на информации со регионални групи во насока на развојот и регулирањето на воздушниот сообраќај. Искуството стекнато преку процесот на либерализација на воздушниот транспорт го поттикна дијалогот со цел поедноставување и регионализација на воздухопловните договори кој се од билатерална природа. Воздушниот транспорт е суштински за многу од земјите во развој. Тој е важен за оние земји со недоволно развиена инфраструктура потребна за комуникации по земјен пат и за оние земји на големо растојание од Европската заедница. Особено значајни за извозниците на кои им е потребен пристап до пазарот беа брзите и сигурни рути неопходни за достава на нивните производи. За туристичката индустрија, тие исто така беа значајни за повеќе дестинации кои ќе им бидат на дофат на патниците.

Европската комисија обезбеди помош за поголем број земји од Западен Балкан, особено во поглед за постигнување на безбедносни стандарди кои постојано глобално се подобруваат. Комисијата истакна дека ваквата соработка со овие земји ќе продолжи и во иднина со намера да биде продлабочена и проширена за да ги покрие останатите аспекти на воздушниот транспорт како што се ефикасна рамка за инвестиции и формирање на поголем и повеќе отворен регионален пазар. Комуникацијата на Европската комисија²⁰² и поврзаниот Извештајот на Европскиот парламент²⁰³ истакнаа дека од суштинско значење за проширената Европска унија не е само да има затворени надворешни граници и да дефинира стратегија за односите со своите соседи на истокот и југот но исто така значи дека треба да се сподели и развива мирот и стабилноста, безбедноста, демократијата и просперитетот во поголема област со позитивен придонес за

²⁰² "Wider Europe-Neighbourhood: A new framework for relations with our Eastern and Southern Neighbours" COM (2003) 104 of 11 March 2003

²⁰³ Report on European Parliament on 'Wider Europe - Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours' (COM(2003) 104) Final A5-0378/2003 of 5 November 2003, Reporteur: Pasqualina Napolitano

формирање на новиот меѓународен однос основан врз темелите на мултилатеризмот.²⁰⁴ Комуникацијата на Европската комисија за политика на воздухопловството на Заедницата кон своите соседи, истакна дека транспортот во начело а особено воздухопловството е клучен фактор во промовирање продуктивна соработка помеѓу земјите вклучително и оние од Западен Балкан.²⁰⁵ Утврдување на политика на воздухопловството кон сите соседи на Европската заедница беше земено како мошне важна политичка цел. Разликите на земјите соседи на проширената Европска унија наметнаа потреба од различен модел за преговори кон земјите. Затоа, Европската комисија се заложи за флексибилна поврзаност и преговори врз основа на моделот на Единствен воздухопловен пазар кој ќе ги вклучи сите држави со кој Заедницата веќе има пан Европската воздухопловна соработка. Преговорите се движее истовремено со преговорите за воздухопловство со САД и преговорите кои треба да ги доведат билатералните воздухопловни договори на земјите-членки во линија со правото на Европската заедница. Мислењето на Европскиот суд на правдата од 5 ноември 2002 година, ја истакна исклучителната компетентност на Европската заедница во поглед на важниот аспект на надворешните односи за воздухопловство.

Европската комисија настојуваше да добие мандат кој ќе и дозволи влез во преговорите за широка област на воздушниот сообраќај со селектирани земји кои не се членки на Европската унија.²⁰⁶ Поттикнато од политички и економски причини, Комисијата истакна дека приоритет на Заедницата е да дефинира кохерентна воздухопловна политика во насока на земјите кои се соседни на проширената Европска унија каде концептуално припаѓаа и земјите од Западен Балкан. Од политички причини, тоа се идни членки на Унијата и/или земји кои учествуваат во ПСА и партнери во пан Европската воздухопловна соработка. Економските причини во својот фокус го имаат предвид фактот што повеќето земји кои се во соседство на проширената Европска унија се важни трговски партнери како и главната насока на нивната економска политика. Во овој контекст, Европската комисија веќе го ослободи горивото од даноци преку

²⁰⁴ European Parliament, Report on 'Wider Europe - Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours' (Napoletano Report)

²⁰⁵ COM (2004) 74 final Communication from the Commission

²⁰⁶ Communication from the commission on relation between the community and third countries in the field of air transport COM (2003) 94 of 26 February 2003

билатерални договори за воздушните услуги. Охрабрувањето со мандатно ослободување на данок за летови во рамките на Заедницата ја зголеми важноста за регулирање на односите со трети држави. Тоа доведе да се избегна неправедната конкуренција на превозниците од земјите кои ги уживаат даночните ослободувања врз основа на договори за воздушниот транспорт.²⁰⁷ Европската комисија се соочи со зголемен интерес од земјите на соседството кои не беа вклучени во преговорите за воздушниот сообраќај со Европската унија. Целта беше да се доближат односите во врска со воздухопловството и овој интерес особено се зголеми и интензивира на ова поле по усвојување на пакетот за надворешни односи во јуни 2003. Во согласност со "хоризонталниот" мандат што го доби, Европската комисија систематски отвори преговори со сите свои соседни земји за да се заменат оние одредби во билатералните спогодби кои се спротивни со правото на Заедницата. Европската комисија потврди дека е неопходно да се дозволи напреден приод (во серија на воздухопловни договори) со оние земји кои се подготвени за таквите спогодби. Основа за таквиот приод се прво оние држави кои се вклучени во пан Европската соработка во однос на воздушниот транспорт каде се делат истите правила во поглед на воздухопловството како што се безбедноста, сигурноста или менаџментот на воздушниот сообраќај преку партиципација во Европската конференција за цивилното воздухопловство, Европските заедничките воздухопловни власти или ЕУРОКОНТРОЛ. Потенцијалните партнери за надворешната политика за воздухопловството посочени во Коминикацијата на Европската комисија ги вклучи земјите од Западен Балкан.

Засновано врз билатерални и мултилатерални акции, ова значи дека договорите повеќе нема да се развиваат помеѓу земјите-членки на ЕУ и трети земји туку помеѓу Европската заедница и овие земји врз основа на двострана и неделива агенда. Целта е да се формираат нови економски можности, отварање на пазарите, и можност за поголеми инвестиции. Како и со внатрешниот пазар, овој приод треба да продуцира позитивни ефекти не само за корисниците, кои ќе имаат потенцијални придобивки од повеќе, разновидни и поефтини услуги, но исто така и за превозниците кои ќе уживаат нови можности и конкурентски

²⁰⁷ Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity.

приод. Економското отварање треба да служи како катализатор на иновации и придобивка на секторот за воздушен транспорт во целина. Особено важна карактеристика е создавање на фер конкуренција односно унапредување на регулаторната конвергенција во согласност со економските услови. Имплементација на регулативи за конкуренција како и стандардите специфично врзани со воздухопловството во однос на општеството, животната средина и безбедноста се исто така важни аспекти. Овие аспекти формираа амбициозен и балансиран модел на Европската заедница за соодветен приод кон меѓународните односи за воздухопловството. Моделот има големо значење затоа што на соодветен начин ќе ги задоволува заедничките интереси на страните и ќе создава додадена вредност од партнерството во прв ред за економијата и политиката, зголемување на нивото на пазарна отвореност и регулаторната средина која ќе гарантира фер конкуренција. Со фокусирање кон одржлива конкурентноста во воздушниот транспорт, политиката на Заедницата го смести овој сектор во директна насока со Лисабонскиот процес.

Постепеното усвојување на договорите помеѓу Заедницата и трети земји започна во јуни 2003 година, кога на Европската комисија и беше доверен мандат да преговора за глобален договор со САД. Желбата за интеграција на двата најголеми воздухопловни пазари во светот испрати силен сигнал на патот кон нова регулаторна рамка за меѓународното воздухопловство. Тоа ја отвори можноста Комисијата да ги добие другите мандати за преговори со цел склучување на договори со Романија, Бугарија и земјите од Западен Балкан. Овој почетен мандат го поплочи патот за создавање заедничка воздухопловна област со соседните земји на проширената Европската унија и склучување на глобални договори со останатите региони во светот кои се од очигледен интерес за европската индустрија. Вклучување на земјите соседи на Унијата во заедничка воздухопловна област беше јасен приоритет заради потребните економски услови и задоволување на потребите на пазарите на Заедницата. Главната цел беше постигнување до 2010 година, Заедничка воздухопловна област која ќе ги спои заедно Европската заедница и сите нејзини партнери сместени долж нејзините источни и јужни граници. Заклучокот на Комуникацијата на Европската комисија која ја разви агендата за надворешната политика на

Европската заедница²⁰⁸ истакна инкорпорација на две значајни цели: (1) Создавање на Заедничка воздухопловна област до 2010 година и (2) Лансирање во краток рок преговори со цел постигнување на глобални договори во главните региони на светот. Заедничката воздухопловна област која треба да се креира до 2010 година ќе се состои од земјите-членки на Европската заедница и сите нејзини партнери сместени по јужната и источната граница и постигнување на висок степен на економска и регулаторна интеграција на воздухопловниот пазар во оваа област. Другата цел на агендата е јакнење на перспективите за унапредување на европската индустрија и осигурување на фер конкурентност на поданимичните светски пазари и во исто време придонес во реформите на меѓународното цивилно воздухопловство.

Во јуни 2003 година, Советот на ЕУ за транспорт, телекомуникации и енергија ги донесе заклучоците за развој на агендата за надворешна политика за воздухопловството на Заедницата. Советот истакна дека билатералниот систем на договори помеѓу земјите-членки и третите земји ќе остане како главна основа на меѓународно поврзување во овој сектор. Ваквиот исход се темелеше на тоа дека овие договори играат главна улога во продолжување на услугите за корисниците и овозможуваат стабилна средина за функционирање која има придонес во пошироката економија. Советот ја идентификува важноста од зајакната соработка и координација во поделените надлежности помеѓу земјите-членки и Европската комисија и ја истакна важноста на пресудата на ЕСП во билатералните преговори. Последователно, Советот на ЕУ ја повика Европската комисија да преземе чекори во хоризонталните преговори што треба да придонесе за растење на бројот на хоризонталните договори со третите земји и да даде значајни резултати во контекст на билатералните договори и нивното корегирање во линија со правото на Заедницата. Овие промени ќе бидат суштински за воздушниот транспорт помеѓу земјите-членки на Заедницата и земјите од Западен Балкан. Тие треба да создадат сигурна и стабилна економска иднина и промени во воздухопловството на долг рок. Неприликите кои ги имаа многу авиопревозници на земјите од Западен Балкан ја демонстрираа

²⁰⁸ Commission of the European Communities. Communication from the Commission: Developing the agenda for the Communitys external aviation policy COM(2005) 79 final, Brussels, 11.03.2005
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/index_en.htm

неопходноста за поставување на воздухопловството на поздрава економска основа со намалување или елиминација на повратната загуба. На подолг рок и патниците и вработените ќе имаат придобивки од силната европска воздухопловна индустрија и добрите воздухопловни односи.

4. Хоризонтални спогодби за воздушен транспорт

Во периодот после Втората светска војна, помеѓу земјите-членки на Европската унија и третите земји се склучени повеќе од 1500 билатерални договори кои сеуште беа во сила.²⁰⁹ По одлуката на Европскиот суд на правдата за осумте спогодби помеѓу земји-членки на Европската унија и САД, Европската комисија истакна дека практично сите од овие спогодби содржат одредби спротивни на правото на Европската заедница посебно за националните ограничувања на авиопревозниците именувани од страната на Европската унија. Со формирање на Европската унија врз темелите на унифицирана европска економска област, земјите-членки мораа да ги дополнат одредбите од билатерални договори за воздушен транспорт со третите земји во согласност со правото на Заедницата. Ваквот процес особено се забрза после 5 јуни 2003 година со одлуката на Советот на министрите за транспорт кога се побара од земјите-членки да ги доведат нивните билатерални договори во линија со законодавството на ЕУ.

Со цел да земе поактивно учество во билатералните преговори за воздушен транспорт и да ги доведе во линија со правото на Заедница, Европската комисија побара од Советот прво, мандат за преговори со САД и второ, мандат за преговори со сите трети земји или таканаречен "хоризонтален мандат за преговори". Ваквиот мандат беше потребен за ревизија на клаузулите во однос на сопственоста и контролата на авиопревозниците и сите материји под исклучителната компетентност на Заедницата. Проследено со комуникациите на Европската комисија од 19 ноември 2002 година²¹⁰ и 26 февруари 2003 година²¹¹, на 5 јуни 2003 година, Советот на министрите за транспорт и додели на Комисијата

²⁰⁹ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/index_en.htm

²¹⁰ COM (2002) 649 of 19 November 2002

²¹¹ COM (2003) 94 of 26 February 2003

мандат за нов предлог за процедурална регулатива. На тој начин Советот овозможи, Европската комисијата да добие мандат за преговори во заштита на економските и политичките приоритети на Европската заедница. Потоа беше одлучено да се пристапи кон поделба на работата помеѓу земјите-членки и Европската комисија во однос на договорите. Секоја земја-членка на ЕУ може да влезе во одвоени преговори со трети земји а потоа ќе мора да ги направи амандмани за индивидуалните договори. Уште повеќе, институциите на ЕУ усвоија регулатива со која ќе се осигура погодна размена на информации и недискриминаторски третман за сите европски авиокомпаниии, каде работите продолжуваат да бидат управувани од земјите-членки. Процесот на размена на информации и меѓусебна помош се разви за да осигура дека резултатите од преговорите водени од страна на земјите-членки не се во спротивност со правото на Заедницата и со заедничката транспортна политика. Во имплементација на резултатите од преговорите, сите квалификувани авиокомпаниии мора да имаат еднаква шанса за примена на правата на сообраќај договорени од страна на земјите-членка и регулирање на процедурите за овие доделени права.

Во 2003 година на петтата Светска конференција за воздушниот транспорт, Европската заедница и земјите-членки повикаа на поголема флексибилноста на меѓународно ниво во однос на сопственоста и контролата на авиокомпаниите и дезигнација на авиопревозниците. Завршниот заклучок на Конференцијата ги повика земјите-членки на ИКАО да покажат флексибилност во поглед на политиката на сопственоста и контрола на авиокомпаниите. Отстранување на ограничувањата за сопственоста и контролата треба да овозможи либерализација на пристапот на пазарот за меѓународен воздушен транспорт и поголема слобода за авиокомпаниите во остварување на комерцијалните активности. Искуството на либерализација на правата на сообраќај овозможи подобрување на квалитетот на услугите и конкуренцијата, релаксацијата на сопственоста и контролата на авиопревозниците во рамките на ЕУ. Тоа ги зајакне придобивките преку стимулирање на инвестиции и им дозволи на авиокомпаниите да го структурираат бизнисот на поефикасен начин. Заклучоците од Конференцијата имаа големо значење на Европската заедница и земјите-членки и беа имплементирани во работната книга на Економската комисија на ИКАО. Во средината на 2004 година, на 35 Собраниска седница,

Холандија во името на Европската заедница и земјите-членки го презентираше развојот на европската политика во однос на сопственоста и контролата на авокомпаниите и нивното именување.²¹² На седницата се истакна дека развојот на правната рамка од третиот пакет за либерализацијата на воздушниот транспорт во ЕУ иницира нов приод на Заедницата кон меѓународните договори за воздушниот транспорт што ќе има практични импликации врз билатералните преговори помеѓу третите земји и Заедницата со нејзините земји-членки.

Проширувањето на Европската унија со десетте нови земји-членки а подоцна и со Бугарија и Романија значи заеднички европски воздухопловен пазар од 27 земји-членки. Секоја од новите земји-членки исто така имаше свои билатерални договори со своите земји партнери. Додека оние постоечки билатерални договори со постарите земји-членки веќе беа заменети, националните одредби во оние билатерални договори со трети земји останаа отворени за истите правни предизвици. Како и кај договорите направени од страна на старите земји-членки, билатералните договори со новите земји-членки требаше да бидат предоговорени врз основа на истите принципи. Прашањето за недискриминација помеѓу економските оператори беше поставено во основните принципи на кои се темелеше Единствениот пазар на ЕУ. Затоа главната цел на ЕУ беше да ги доведе сите билатерални спогодби со третите земји во линија со правото на Европската заедница дефинирано во одлуката на ЕСП. Акцијата беше насочена кон правната сигурност и примената на овие договори со отстранување на дискриминацијата на сопственоста, контролата и дезигнацијата на превозниците на Заедницата.

Потпишувањето на политичката декларација на 5 мај 2006 година, во Салзбург, на Европскиот самит за воздухопловството се поплови патот за склучување на хоризонталните договори за воздухопловството помеѓу Европската заедница и земјите од Југоисточна Европа. Во рамките на австриското претседателство, на 9 јуни во Луксембург, потпретседателот на Европската комисија одговорен за транспортот Ј. Баррот, Министрите или преставниците на земјите-членки на ЕУ, Албанија, Босна и Херцеговина, Бугарија, Хрватска, Македонија, Исланд, Норвешка, Романија Србија и Црна

²¹² Economic Commission of ICAO, *Implication of the European Commission's mandate to negotiate bilateral air services agreements*, A35-WP/218, Assembly-35th Session.

Гора и Административната мисија на Обединетите нации во Косово ги потпишаа хоризонталниот договор за одредени аспекти во воздушниот транспорт.²¹³ Потпишувањето на договорите беше првиот чекор во процесот на европска интеграција на воздушниот транспорт на земјите од Југоисточна Европа во европската фамилија на воздухопловството. Правната сигурност што требаше да ја обезбедат хоризонталните договори за воздушен транспорт беа во насока на отстранување на дискриминацијата помеѓу превозниците на ЕУ.

За проширување на постоечките билатерални договори за воздушен транспорт, Европската унија посочи две методи. Првиот метод е преку Моделот на хоризонтален договор и ќе претставува релативно едноставен и брз приод во кој ќе учествува Европската комисија и партнерските државни власти.²¹⁴ Ваквиот хоризонтален договор директно ќе ги дополни билатералните договори за воздушен транспорт и ќе ги отстрани сите потреби за дополнителни преговори со индивидуалните земји-членки на ЕУ. Вториот метод како алтернатива, е водење на индивидуални билатерални преговори за дополна на договорите за воздушен транспорт помеѓу партнерската земаја и секоја од земјите-членка на ЕУ. Хоризонталниот договор нема да влијае на рамнотежата на правата и обврските помеѓу авиопревозникот на ЕУ и авиопревозникот на партнерските земји. Правото на сообраќај помеѓу третата земја и земја-членка на ЕУ ќе остане да биде регулирана со билатералниот договор кој ќе остане во сила и после склучување на хоризонталниот договор.

5. Европска заедничка воздухопловна област (ЕЗВО)

Историски, со овастувањето на Советот на ЕУ од 3-ти октомври 1996 година, Европската комисија се вклучи во преговорите за склучување на договори за пристап на пазарите за воздушниот транспорт.²¹⁵ Договорите се склучија помеѓу Европската заедница и десетте земји кои и пристапија на Европската унија во мај 2004 година, вклучувајќи ги и двете земји-кандидати за

²¹³ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/ecaa_en.htm

²¹⁴ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/doc/draft_horizontal_agreement_en.pdf

²¹⁵ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/doc/2006_05_30_annexe1_ecaa_en.pdf

членство, Бугарија и Романија.²¹⁶ Исто така, желба да бидат целосно вклучени во преговорите изразија Норвешка и Исланд. Глобална цел на овие важни преговори за воздухопловството беше создавање на Европска заедничка воздухопловна област. Моделот за "Единствен воздухопловен пазар"²¹⁷ е суштинска основа на која се потпира Европската заедничка воздухопловна област. Тоа остана важечка опција за водење на односите во воздухопловството со голем број на држави. Формирање на Заедничка воздухопловна област²¹⁸ проширена со земјите соседи на Заедницата како што се Норвешка, Исланд и Швајцарија и земјите од Западен Балкан, значително ќе ја зголеми критичната маса на пазарот на воздухопловство. Тоа додаде дополнителна тежина на воздухопловството, во политички и економски израз на Заедницата, и формираше такви услови што ќе ја подобрат врската со оперативната сигурност и безбедноста.

Географската положба на земјите од Западен Балкан ги прави мошне подобни за дефинирање на политика за воздухопловство кон овие земји. Тоа и беше причина, Европската комисија да предочи целосно членство во Европската заедничка воздухопловна област и да склучи спогодби со земјите од Западен Балкан. Овие преговори дадоа значајна придовки за регионалниот пристап на ПСА и отворање на цврсто регулираните домашни пазари на овие земји. Воздухопловните врски со трети земји се зависни од нивото на соработка со Заедницата односно поврзаните капацитети на авиопревозниците на Заедницата кои оперираат од или во овие земји. Објавените услови за влез на земјите од Западен Балкан во ЕЗВО, може само по себе, да придонесе за позитивен импулс кон законската, политичката и воздухопловна состојба. Европската комисијата истакна дека овие земјите се заинтересирани, не само во поглед на макроекономските фактори како што се политичката стабилност и економскиот развој но исто така и во развој на нивните воздухопловни сектори. Тоа беше особено важно за избор на моделот на ЕЗВО каде е неопходно, земјата да биде способна да ја применува воздухопловната легислатива и стандарди на Заедницата.

²¹⁶ Прво беа склучени спогодбите со Естонија, Латвија, Литванија, Полска, Словачка, Словенија и Чешка. Потоа мандатот беше проширен и го опфати Кипар.

²¹⁷ Single Aviation Market

²¹⁸ Common Aviation Area

Воздушниот транспорт како услужна дејност е под зголемено влијание на истите сили кои ги водат промените на другите услужни дејности како што се либерализацијата и пристапот на глобалниот пазар. За разлика од мултилатерализмот, билатералното регулирање не може да се соочи со ваквиот предизвик и придонесе низ годините, воздушниот транспорт во некој области да остана одвоен и различно да се регулира од останатите услужни индустрии. Исто така, билатералниот процес имаше тенденција да ги намали можностите за пристап на пазарот и конкуренцијата во зависност од интересите на страните. Тоа имаше влијаеше врз корисниците на воздушниот транспорт, аеродромите и авиокомпаниите кои многу често го чувствуваа ова ограничувањето што особено го попречи туризмот и трговијата. Фокусот на надворешните политика на Европската унија за воздушниот транспорт беше насочен кон проширување на внатрешниот пазар во целосно интегрирана регионална воздухопловна област. Значајни чекори беа постигнати со вклучување на Норвешка и Исланд како дел од пазарот на Европската економска област. Двете земји целосно го применуваа законодавството на Заедницата а нивните авиокомпаниии ги имаа истите права како авиопревозниците на Заедницата. Договорот за воздушен транспорт помеѓу Европската заедница и Швајцарската конфедерација склучен во 2002 година значајно го либерализираше воздушниот транспорт врз основа на правото на Заедницата. Како со Норвешка и Исланд, правото на Заедницата во воздушниот транспорт се применуваше за авиопревозниците на Швајцарија. Иако како клучен исклучок беше правото на каботажа помеѓу земјите-членки и Швајцарија сепак овој пазар стана важен дел од внатрешниот пазар за воздушниот транспорт на Европската унија.

Во последната декада а особено во новиот милениум воздушниот сообраќај помеѓу Европската унија и земјите од Југоисточна Европа постојано се зголемуваше. Растот на воздушниот транспорт после 2001 година се искачи на 121%. Исто така, движењето на воздухопловите се зголемуваше за 6% годишно. Ваквиот висок раст беше постигнат и покрај постоечките ограничувања на летовите помеѓу ЕУ и Балканскиот регион. Визијата на Европската унија за создавање на поголем пазар со триесет и пет европски земји и повеќе од 500 милиони граѓани кој ќе функционираат врз основа на правото на Заедницата беше инкорпорирана во новиот Договор за европска заедничка воздухопловна

област.²¹⁹ Европската комисија врз основа на мандатот добиен од Советот во март 2005 година ги отвори преговорите со мултилатерален состанок на високо ниво. На овој состанок во Брисел, сите преставници искажаа поддршка за склучување на Договорот што е можно поскоро. Со цел на партнерите во преговорите да им се даде повеќе време за подготовка на примената на воздухопловното право на Европската заедница, Унијата разви специфичен постепен приод за секоја земја. Врз основа на посетите во секои од партнерските земји, Европската комисија ги постави приоритетите што земјите треба да ги исполнат и транзиционите периоди за нивно остварување. Тоа значеше дека во овие земји ќе треба да се применува целото законодавство на Заедницата во однос на воздухопловството а нивните авиокомпаниии ќе ги уживаат истите права како правата на авиопревозниците на Заедницата. Новиот договор за Европска заедничка воздухопловна област понуди можност за сите земји-кандидати да станат дел од внатрешниот пазар за воздухопловството а особено ќе им даде предност на оние земји чиј пристап во Европската унија не беше сеуште јасен. Новите пазарни можности за европскиот воздушен транспорт во насока на постигнување на високи и единствени безбедносни и сигурносни стандарди и единствена примена на конкурентските правила и права на потрошувачите беа исто така важен аспект на Договорот. После преговорите кои завршија со успех на 20 декември 2006 година дојде до потпишување на политичкиот договор за проширување на Единствениот пазар за воздухопловството кон Југо-источна Европа. Оваа декларацијата за Европска заедничка воздухопловна област потпишана на 5 мај 2006 година во Салсбург уште еднаш ја изрази волјата на земјите да се вклучат во оваа иницијатива.

Патот кон целосна интеграција во однос на пазарот за воздухопловство беше поплочен на 9 јуни 2006 година во Луксембург со потпишувањето на Договорот за европска заедничка воздухопловна област. Договорот кој ќе биде правна рамка за формирање на Европска заедничка воздухопловна област создаде голема можност за формирање на единствен пазар за

²¹⁹ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/ecaa_en.htm

воздухопловството.²²⁰ Ваквиот Договор, прв од ваков вид, беше главниот чекор кон прогресивна интеграција на земјите од Југоисточна Европа во Европската унија. Договорот до 2010 година треба да создаде Европска заедничка воздухопловна област и да создаде единствен пазар за воздухопловството составен од 35 земји и 500 милиони луѓе. Земјите кои го потпишаа договорот се обврзаа дека ќе го применуваат правото на Заедницата за воздухопловството. Кога земјата ќе започне целосно да ги применува регулативите и директивите за воздухопловството, нивните авиокомпаниии ќе можат слободно да влезат на проширениот единствен пазар за воздушниот транспорт на ЕУ.²²¹ Слободата за давање на услуги врз основа на заеднички правила, хармонизирани процедури за операторите и задоволување на строгите стандарди за безбедност и сигурност ќе треба да одиграат значајна улога во развојот на воздушниот транспорт и неговата улога во поврзување на луѓето и стоката и одржување на постојните и изградба на нови економски односи.

Иако Хоризонталната спогодба беше првиот чекор кон либерализација на пазарот за воздушен транспорт "ЕЗВО треба да овозможи целосно проширување на внатрешниот пазар за воздушен транспорт на ЕУ кон Западен Балкан".²²² Целосната либерализација на воздушниот транспорт, усвојување на законодавството на Заедницата и реструктура на секторот на национално ниво треба да доведе до раст на воздушниот сообраќај, да ги охрабри странските инвестиции и да биде важен катализатор за поширока регионална интеграција.

²²⁰ Multilateral Agreement on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA), COM(2006)113

<http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/doc/reference/background/com_2006_0113_en.pdf>

²²¹ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/ecaa_en.htm

²²² Office for South East Europe. European Commission-World Bank, The European Common Aviation Area and the Western Balkans: Domestic Reforms and Regional Integration in Air Transport, 2007. <<http://www.seetoint.org/site/pdf/20-d192.pdf>>

V. ГРАДЕЊЕ НА ЕДИНСТВЕНА ЕВРОПСКА СТРАТЕГИЈА ЗА МЕНАЏМЕНТ НА ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

1. Европска стратегија за менаџмент на воздушниот сообраќај

Клучна компонента на европскиот воздушен транспорт е менаџмент на воздушниот сообраќај. Економската вредност на европските активности на менаџментот на воздушниот сообраќај во 2004 година изнесуваше 6.8 милијарди евра остварени со околу 9 милиони контролирани летови. Европскиот систем за менаџмент на воздушниот сообраќај претставува главна алка на воздушниот транспорт во ланецот на создавање на економска вредност кој директно вработува околу 50 000 луѓе.²²³

Градењето на единствена европска стратегија за менаџмент на воздушниот сообраќај во Европската унија беше воден од 1) растот на воздушниот сообраќај, 2) меѓувладиното соработка во рамките на ЕКАК и ЕУРОКОНТРОЛ и нивната Стратегијата АТМ 2000+ и 3) развојот на ниво на Европската заедница и иницијативата односно легислативата за Единствено европско небо. Растот на воздушниот сообраќај, интеграцијата во Европа и развојот на ниво на Заедницата беа главниот флуид кој доведе до првична дерегулација на единствениот пазар за менаџмент на воздушниот сообраќај.

Со неуморниот раст на воздушниот сообраќај, беше сосема јасно дека без значајна нова иницијатива, Европските системи за менаџментот на воздушниот сообраќај не ќе бидат способни да се справат со очекуваното двојно зголемување на воздушниот сообраќај во Европа во следните 15 години. Со приближувањето на новиот милениум, Европа започна со развој на стратегиите /2000/ па и менаџментот на воздушниот сообраќај не беше исклучок. На петтата средба МАТСЕ-5 во февруари 1997 година, министрите за транспорт на ЕКАК и дадоа согласност на новата стратегија за менаџмент на воздушниот сообраќај за годините по 2000-та. Ова е долгорочна стратегија со временски распон од две декади. Постојаниот притисок врз капацитетот предизвикан од зголемување на

²²³ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_society_and_economy.html

патувањата за работа и задоволство, значеше дека постојано ќе се бараат нови решенија. Другата карактеристика ја вклучуваше кооперацијата со институциите на Европската унија и воведување на поефикасен процес за донесување одлуки (базиран на мнозинско гласање) и зајакнување на соработката меѓу цивилните и воените власти.²²⁴

2. Историски и институционален развој на Единственото европско небо

Либерализацијата на воздушниот транспорт создаде услови за зголемување на бројот на авиопревозници и овозможи тие да оперираат на рути надвор од нивните матични држави. Импресивната конкуренстка клима која се создаде во воздушниот транспорт во Европската унија ги даде посакуваните резултати. Успехот беше проценет и се покажа дека помеѓу 85% и 90% од патниците кои патувале по воздух платиле поефтини билети.²²⁵ Но како што се зголеми конкуренцијата помеѓу авиокомпаниите така се зголемија и проблемите со кои превозниците мораа да се соочат. Брзиот пораст во воздушните патувања вршеше притисок врз аеродромите и некој од нив веќе дојдоа до ниво на задушвање. Значајна преоптеретеност се појави и кај системите за контрола на летање. Вкупните задоцнувања резултираа со: одложување на летовите и нивно задоцнување (согорување на дополнително гориво за време на чекање на земја и во воздух). Последица од преоптеретеноста на небото и аеродромите беше: еден од секој шест лета да доцни во просек 22 минути, кое повлекуваше 6% зголемена потрошувачка на горивото годишно.²²⁶ Задоцнувањата беа проценети помеѓу 1.3 и 1.9 милијарди евра годишно. За воздушниот сообраќај, европските патници постојано го ставаа доцнењето на почетокот од нивниот список на поплаки. Оптималниот менаџмент на воздушниот сообраќај стана критичен заради очекуваното зголемување на бројот на летови кои пораснаа дури и побрзо од

²²⁴ Поширока елаборација на Стратегијата АТМ 2000+ може да се најде во Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Скопје, 2005 стр.60-79

²²⁵ European Commission, *Europe at a crossroads: The need for sustainable transport*, Luxembourg, Office for Official Publication of the European Communities, (2003) p.7.

²²⁶ European Commission, White Paper “European Transport policy for 2010, time to decide”; Brief presentation September 2001

глобалната економија. Економската интеграција и проширувањето на Европската унија, исто така ги поттикнуваат идните барања за воздушниот сообраќај.

Амбициозната иницијативата за Единствено европско небо беше лансирана од Европската комисија во 1999 година за забрзана реформа на европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај. Иницијативата е значајна насока истакната во транспортната политика на Заедницата и поставена во Белата книга од септември 2001 година. Во март 2002 година, Европскиот совет во Барселона ја истакна неговата важност и ургентност за донесување. Во 2001 година, Комитетот за единствено небо го објави извештајот на Групата на високо ниво за реформа на менаџментот на воздушниот сообраќај и подготовка на легислативни предлози. Ова го иницираше и пристапот на Европската заедница во ЕУРОКОНТРОЛ во октомври 2002 година, и потпишувањето на Меморандумот за соработка во декември 2003 година, за да се развие заемната сила на Организацијата и Заедницата. Тоа и созде цврста основа за формирање на единственото европско небо, потребно да ја претвори во реалност истрајната, историска и амбициозна визија за Европа и да создаде вистинско пан-европско небо.

Легислативниот пакет за креирање Единствено европско небо беше усвоен од Европскиот парламент и Советот на министрите за транспорт во март 2004 година и стапи на сила во април 2004 година.²²⁷ Европската комисија и Европскиот парламент го подвлекоа фактот дека учеството и соработката со ЕУРОКОНТРОЛ е суштинско за успешно имплементирање на иницијативата за Единствено европско небо. Единственото европско небо предвидува развој на повеќе специфични и детализирани правила за дополна на генералната рамка што ќе биде постигнато преку правила за имплементирање ('implementing rules'). Тие во широк обем ќе бидат подготвени и развивани од страна на ЕУРОКОНТРОЛ врз основа на доверувањето на мандат.²²⁸

²²⁷ Regulation (EC) No 549/2004, Regulation (EC) No 550/2004, Regulation (EC) No 551/2004, Regulation (EC) No 551/2004 [Official Journal of the European Union L 96 Vol. 4731 March 2004]

²²⁸ Article 8 (implementing rules) of the Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) [Official Journal of the European Union L 96 Vol. 4731 March 2004]

Заемната оперативност помеѓу системите и мрежите претставуваат артерија на единствениот европски пазар. Воздушниот транспорт претставува крвоток на конкурентноста, и неговата неисправност се рефлектира во губење на можноста да се креираат нови пазари и работни места што ќе го намали потенцијалот на Унијата, особено со нејзиното проширување. Иницијативата на Европската комисија за "Единствено европско небо" следена од визијата на ЕУРОКОНТРОЛ за "Едно небо за Европа" беше во насока да го направи воздушниот сообраќај поефикасен и поекономичен. Фрагментираните национални системи предизвикуваа задоцнување и екстра трошоци. Единственото европско небо како предлог на Европската комисија е за да го поврзе Единствениот пазар на Европската унија на земјата и да го реструктурира единствениот европски воздушен простор на начинот што е детерминиран од сообраќајниот проток без национални граници. Реформите во воздух ќе бидат следени од реформите на земја, вклучувајќи ги новите правила за доделување на слотовите и ревизија на аеродромските такси. Целта е да се создаде јасна и цврста европска регулатива поставена врз здрава основа за ефикасен начин на донесување одлуки. Ова треба да се постигне со преместување на мерките од страна на ЕУРОКОНТРОЛ во легислативата на Заедницата. Затоа, во 1999 година следено од иницијативата на Европската комисија, забрзувањето на реформата во европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај беше клучна насока во транспортната политика на Заедницата и поставена во Белата книга од септември 2001 година.²²⁹ Ова го иницираше пристапот на Европската заедница²³⁰ во ЕУРОКОНТРОЛ во октомври 2002 година и потпишување на Меморандумот за соработка²³¹ во декември 2003 година. Меморандумот ја разви заемната сила на Организацијата и Заедницата со цел формирање на цврста основа за формирање на Единствено европско небо потребно за да се создаде вистинско пан-европско небо и да ја претвори во реалност истрајната, историската и амбициозна визија за Европа.

²²⁹ Communication from the Commission to the Council and the European parliament of 1 December 1999: The creation of the single European sky.

²³⁰ Final Act of the Diplomatic Conference on the Protocol on the Accession of the European Community to the ЕУРОКОНТРОЛ International convention relating to Co-operation for safety of air navigation of 13 december, as variously amended and as consolidated by the Protocol of June 1997 (Brussels, 8 October 2002)

²³¹ Memorandum of concerning a framework for cooperation between the ЕУРОКОНТРОЛ and the Commission of European Communities done at 22.12.2003 in Brussels

Уште на самиот почеток постоеше скепса за Единствено европско небо и се сметаше дека Европската унија нема сила за нејзина успешна реализација. Меѓутоа развојот на ниво на Заедницата и свесноста за неопходни промени овозможи широк консензус помеѓу земјите-членки кој повикаа на реформа во менаџментот на воздушниот сообраќај во Европа. Всушност, пакетот легислатива за Единствено европско небо ја манифестираше спремноста на земјите-членки да и пренесат на Европската унија многу поширока моќ за донесување на одлуки со што ќе се надмине традиционалното национално гледиште за менаџментот на воздушниот сообраќај.

3. Единственото европско небо како двигател на промени во организационата структура на ЕАТМ

Од институционален и економски аспект, рамковната регулатива за единствено европско небо создаде правна основа за раздвојување на регулаторните функции и давањето на услуги во воздушната навигација. Институционално, рамковната регулатива овозможи ова раздвојување да биде најмалку на функционално ниво. Но сепак повеќето земји-членки на ЕУ го прифатија моделот на целосно институционално раздвојување. Тоа значеше дека давањето на услуги во воздушната навигација ќе се изведува преку различна форми и тоа од независен јавен па се до полу-приватен или приватен ентитет. Традиционалниот институционален модел кој се применуваше во Европа за услугите во воздушната навигација беше комбинација од имплементирани права и обврски пропишани со Конвенцијата од Чикаго и нејзините Анекси.

Во минатото моделот по кои се даваа услугите во АТМ беше комбинацијата на регулаторните функции и давањето на услуги во рамките на националните воздухопловни власти. Во оваа структура беа интегрирани и цивилните и воените елементи во рамките на една организација со приоритет на националниот суверенитет и одбранбените елементи. Со развојот на воздушниот транспорт и надминување на стравот од Втората светска војна а особено со падот на Берлинскиот ѕид, воениот и цивилниот дел започна да се раздвојува.

Цивилниот дел премина во надлежност на цивилните воздухопловни власти кои беа интегрален дел од владините сектори или беа под нивна надлежност. Цивилните воздухопловни власти генерално функционираа со годишен буџет распределен од страна на владите и сите приходи наплатени од корисниците се враќаа канализирано во административниот или централниот трезор. Ваквото функционирање на системот за давање на услуги во АТМ беше наречен "Конвенционална интеграција". Тоа значеше дека давањето на услугите, сопственоста, контролата, оперирањето и менаџментот на инфраструктурата се интегрирани во рамките на националните цивилни воздухопловни власти. Тоа овозможи цивилните воздухопловни власти да бидат долго време саморегулирани во однос на ценовната структура, безбедносните услови и придржување на барањата.

Институционална структура врз основа на моделот за конвенционална интеграција имаше сериозни недостатоци. Од европска перспектива, тој создаде фрагментиран систем кој создаваше сериозни загуби на авиопревозниците затоа што беше воден врз основа на националната перспектива. Промената во бизнис средината дојде со правната рамка на Единственото европско небо. Ваквиот концепт беше во конзистентност со стратегија на ЕКАК и ЕУРОКОНТРОЛ за развој на европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај АТМ 2000+. Раздвојувањето на регулаторните власти и давањето на услуги имаше големо влијание во начинот на кои се водеше АТМ бизнисот во Европа. Земјите-членки ги реструктурираа во различни степени нивните национални даватели на услуги во воздушната навигација и го зголемија нивниот степен на автономност и слобода за давање на услуги. Како и да е, поради спецификата на оваа област тие се согласија дека е неопходно да се осигураат минимални услови за задоволување на јавниот интерес во оваа нова бизнис средина.

Во повеќето земји во Европа, давателите на услуги за воздушна навигација се државни агенции, иако во некој случаи тие се приватни или полуприватни организации понекогаш со акционери или аеродроми како партнери. Онаму каде што националниот давател на услуги остана државна организација, тој често делува како свој регулатор кои се стремеше да ги постигне правилата и стандардите. За да се надминат ваквите состојби, Единственото европско небо наметна раздвојување на регулаторните и надзорните функции од давањето на

услуги. Рамковната регулатива бараше од земјите-членки на ЕУ да именуваат или формираат тело или тела како нивни национални власти за супервизија кои ќе бидат независни од давателот на услуги за воздушната пловидба. Секоја земја-членка на ЕУ мораше да номинира независна национална власт за надзор. Овие национални власти ќе имаат водечка улога во тоа да осигураат дека сите даватели на услугите во воздушната навигација ги задоволуваат стандардите и условите поставени на ниво на Европската унија. Тие ќе бидат одговорни за организирање на инспекција на редовна основа и испитување за да осигураат дека сите даватели на услуги се придржуваат на барањата за безбедност, економските и другите заеднички услови поставени во единственото европско небо. Исто така тие ќе бидат одговорни за сертификацијата на давателите на услуги и ќе соработуваат со државата во нивно именување. До мај 2005 година, 23 земји-членки на ЕУ направија раздвојување помеѓу националната власт и давателот на услуги.²³² Грција и Кипар поради сложените состојби во нивното организирање не направија поделба во давањето на услуги и регулаторните власти во рокот предвиден во легислативата на Единственото европско небо.

4. Дерегулација и создавање на единствен европски пазар за менаџмент на воздушниот сообраќај

Еден од фундаменталните принципи на Европската унија е слободата да се даваат услуги насекаде во Унијата. Тоа значеше дека ни еден поединец или организација не може да биде исклучен од оваа задача особено не врз основа на неговата националност или локацијата каде се наоѓа. Клучната компонента со која ќе се овозможи слободата на давање на услуги во Единственото европско небо е создавање на заеднички систем за сертификација на давателите на услуги во воздушната навигација. Доколку еден давател на услуги добие сертификат од властите на една земја-членка на ЕУ, тој сертификат ќе важи во рамките на ЕУ.

Економските оператори ја согледаа потребата од создавање на поефикасна регулаторна рамка на ниво на Заедницата и поинтегрирано европско

²³² European Commission. Information of National Supervisory Authorities in the context of Single European Sky as of 26 May 2005

небо. За разлика од нив националните власти низ историјата имаа различни гледишта за состојбата во воздушниот сообраќај кои се темелеа примарно на националните политики. Воздушниот сообраќај беше европско прашање што беше управувано од многу национални мерки. Затоа една од најтешките одлуки за државите беше трансфер на суверенитетот. Иницијативата за Единствено небо е природ со создавање на консензус. Тоа беше манифестирано преку создавање на Експертска група на високо ниво составена од цивилните и воените претставници. Извештајот на групата изготвен во 2001 година јасно ги идентификуваше недостатоците и го покажа патот кон реорганизацијата во европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај. Земјите-членки на ЕУ ќе останат одговорни за својот воздушен простор врз основа на Конвенцијата од Чикаго, но ништо не ќе ги спречи тие да ја пренесе својата заедничка одговорност под капата на ЕУ и да се согласат на единствени правила. Стана јасно дека националните граници не се неопходна оптимална основа за контрола на летањето. Легислативата на Единственото небо ги обврза земјите-членки да го анализираат начинот каде воздушниот сообраќај ќе се управува преку нивните територии врз основа на техничките критериуми и давањето на услуги да се изведува во оптимални зони наречени функционални блокови на воздушен простор. Ова значи дека националните граници ќе станат помалку релевантни наспроти функционалните параметри како што се протокот на сообраќај и cost-benefit анализа што треба да бидат основа за подобра ефикасност и интеграција. Процесот на создавање на функционални блокови беше воден од "bottom up" природот на земјите-членки и нивните даватели на услуги. Техничката и финансиската поддршка обезбедена од Европската унија и довербата која е дадена на земјите-членки и индустријата ќе претставува можност за функционално подобрување.

Приодот на Заедницата во областа на давањето на услуги и креирање на функционални блокови ќе даде можност давателите на услуги да оперираат надвор од националните граници. Земјата-членка на ЕУ ќе може да именува организација во друга земја-членка за контрола на летањето во нејзиниот воздушен простор. Основа за ваквото прекугранично давање на услуги ќе се базира на механизмот на сертификација врз основа на заеднички услови на ниво на Заедницата. Сертификатот ќе го издава националната власт за надзор која

треба да осигура дека давателот на услуги се придржува на заедничките улови. Заедничките услови за сертификацијата ќе ги покријат техничките и оперативните компетентност и одржливост, системите и процесите за безбедност и менаџмент на квалитетот, системот за известување, квалитет на услугата, финансиска јачина, осигурувањето, сопственоста и организациската структура, човечките ресурси и обезбедувањето. Сертификатот ќе се издава за сите даватели на услуги во општиот воздушен сообраќај. По својата природа, давањето на услуги во воздушната навигација, особено контролата на летање ќе се изведува на ексклузивна основа. Водечкиот принцип беше создавање единствен пазар за менаџмент на воздушниот сообраќај, ослободен од стегите на националните граници кој ќе се планира и ќе оперира во рамките на регионалната интеграција. Постепената дерегулација на менаџментот на воздушниот сообраќај ќе им дозволи на давателите на услуги да оперираат на комерцијална основа и да продуцираат поефикасен европски систем.

Процесот на дерегулација на давањето на услуги во воздушната навигација, долго време беше забавуван од националните администрации. Еден од главните изговори за национално регулирање на воздушната навигација е дека таа е потребна да ги задоволи јавните потреби и тоа дека контролата на летање е потребна на националната безбедност и се користи во одбраната. Но интеграцијата на европскиот пазар на небото и создавање на единственото европско небо успешно ги надмина ваквите препреки.

6. Промена на економското регулирање за воздушната навигација во Европа

Историски, до 1971 година наплатата за услугите во воздушната навигација во Европа не беше економски регулирана. Финансирањето на услугите во воздушната навигација главно се изведуваше преку буџетот на државите. Генерално, системот за финансирање на воздушната навигација функционираше со годишен буџет кој беше распределен од страна на владите. Тоа овозможи сите приходи наплатени од корисниците на воздушниот простор да се враќаа во административниот или централниот трезор. Ваквиот модел овозможи долго

време ценовната структура на услугите во воздушната навигација да биде национално регулирана од страна на цивилните воздухопловни власти без концепт што ќе придонесе за развој на европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај.

Хармонизициониот регионален систем за наплата на прелетите беше оперативен за земјите-членки на ЕУРОКОНТРОЛ со формирањето на ЦРЦО на 1.11.1971 година. Системот за наплата овозможи примената на принципот на целосен провраток на трошокот каде давањето на услуги беше регулиран со пресметка на трошокот зацртан од ЕУРОКОНТРОЛ и ИКАО. Воведување на формулата за наплата заснована врз ex-post de facto распоредување на просечните трошоци за корисниците на воздушниот простор имаше значајна улога во развојот на менаџментот на воздушниот сообраќај. Земјите-членки на ЕУРОКОНТРОЛ имплементираа заедничка политика за пресметка на наплатата која се собираше од операторите на воздухоплови што за прелети ги користеа услугите и средствата за воздушна навигација. Ваквата заедничка политика беше изградена врз основа на Мултилатералниот договор кој е во сила од 1986 година и имаше големо значење во економското регулирање на наплатата во воздушната навигација. Централната канцеларија на ЕУРОКОНТРОЛ за наплата на прелетите оперираше со наплатниот систем поставен од ИКАО во името на државите.²³³ Организационата и правна поставеност во Европа овозможи, создавање на режим за наплата на услугите во АТМ дефинирани од страна на Проширениот комитет на ЕУРОКОНТРОЛ кој исто така го надгледува функционирањето на системот. Во Проширен комитет сите земји-членки имаа свои претставници каде организацијата на корисниците и Европската комисија беа опсервери. Ваквата поставеност на Проширениот комитет беше во насока на создавање на фер и транспарентен систем во Европа кои ќе ги задоволи барањата на корисниците и давателите на услуги.

После 2001 година, ИКАО призна "други економски принципи" за економското регулирање на цената на услугите во воздушната навигација. Ваквиот напредок ги отвори вратите за единственото европско небо и беше

²³³ Генералните принципи за одредување на наплатата за прелети беа дефинирани од страна на ИКАО во Doc 9082/5 од 1997 година.

поттик за регулирање на наплатата во Европската Унија. Од економски аспект, иницијативата за Единствено европско небо и соодветните правила за имплементирање имаа за цел да развијат напредна шема за наплата во воздушната навигација. Легислативата за единствено европско небо беше основа за создавање на заеднички систем за наплата на сите услуги во воздушната навигација со што се постигна значаен напредок кон униформноста.

Главните извори на приходи на давателите на услуги во воздушната пловидба се наплата на европските прелети, наплата на терминалната навигација, наплата на северно-атланските океански прелетите, други услуги и надомест од националните влади. Во 2001 година, дури 77% од изворите на приходи за воздушната навигација кои ги оствариле давателите на услуги во 25 земји-членки на ЕУ заедно со Норвешка и Швајцарија биле за прелети.²³⁴ Во најголем дел од споменативе земји овие извори кај давателите на услуги изнесуваат помеѓу 60% и 90% во вкупната наплата на услуги. Системот за наплатата на прелети кој го постави ЕУРОКОНТРОЛ беше заснован на предходно утврдена единична стапка усогласена во Проширениот комитет за рутна наплата кој се собираве преку ЦРСО. Собраната наплата од корисниците на воздушниот простор понатаму се предава до земјите-членки вклучени во системот за наплата. Земјите-членки односно нивното министерството ја предава наплатата до давателите на услуги во воздушната навигација каде во зависност од организационата структура може прво да се одбијат трошоците за регулирање. Генерално, тоа е основниот принцип на наплатата од страна на ЦРСО кон земјата-членка вклучена во механизмот за наплата. Разлика постои само во моделот на исплата на трошоците кон ЕУРОКОНТРОЛ. Имено земјата-членка на ЕУРОКОНТРОЛ има обврска да ги финансира активностите на Организацијата. Овие активности создаваат трошок и тој трошок е вклучен во основата на трошоци кој понатаму треба да биде надокнаден од земјите-членки во договорен сооднос. Како и да е, земјата-членка ги вклучуваше овие трошоци во својата основа на трошоците за прелети и ги подмируваше овие трошоци од корисниците на воздушниот простор.

²³⁴ Steer Gleave Davies, *Financing of ATM to Achieve the Single European Sky-Final Report*, London, 2004 p.53-54

Целта на единственото европско небо беше да се создаде заеднички систем за наплата на услугите во воздушната навигација на ниво на Заедницата.²³⁵ ЕУРОКОНТРОЛ доби мандат да развие правила за имплементација на ваква заедничка шема за наплата. Давателите на услуги истакнаа дека нивната способноста за финансирање е последица на механизмот за надоместок на трошоците. Затоа принципот на гарантиран систем за целосно покривање на трошоците ќе остане опција под овие правила и нема да се постави задолжително барање за користење на алтернативен механизам кој може да ги загрози активностите на давателите на услугите. Генерално постоеше висок степен на хомогенизација помеѓу механизмите кои се користеа. Сепак единственото европско небо бараше промена на елементите и воведување на трошоци за регулаторните и властите за надзор каде во некој случаи паѓаа на товар на корисниците на воздушниот простор а во друг случај се надоместуваа со општото даночење. Практиката за наплата на користењето на воздушниот простор од страна на војската беше уште еден важен аспект.

Економското регулирање на услугите во воздушната навигација се однесува и на давањето на услуги и на побарувањето на корисниците на воздушниот простор. Целта беше да се создаде економичност во давањето на овие услуги и да се испрати точен сигнал за корисниците на воздушниот простор. Од една страна тоа треба да го задоволи барањата на корисниците на воздушниот простор и да овозможи негово подобро искористување. Влијанието и очекуваните резултати на регулаторните мерки имаа за цел да го намалат трошокот за давање на услуги, подобрување на квалитетот, подобро искористување на постоечкиот капацитет, инвестирање во нови капацитети, пренасочување на сообраќајот каде тоа е потребно, конкуренција во сообраќајот, позитивна промена во финансиската состојба и глобална реструктура на давањето на услуги што ќе создаде нов степен на економичност. Наплатата ќе биде основана врз недискриминаторски услови. Никаква разлика нема да се прави помеѓу корисниците на воздушниот простор кои ќе ги користат услугите во

²³⁵ COMMISSION REGULATION (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses/implementing_rules_en.htm

воздушната навигација во однос на националноста или категоријата. Корисниците плаќаат надомест за различни услуги во воздушната навигација било да се тие услуги на земја или на небо. Иако, заедничкиот принцип за наплата на прелетите беше развиван од страна на ЕУРОКОНТРОЛ тој сепак опфаќаше само одредени сегменти. Наплатата за специфични услуги се разликуваше значајно од еден давател на услуги до друг. Со оглед на тоа што повеќето даватели на услуги ги даваа своите услуги како природни монополи, постоеше недостаток на транспарентност што значи дека корисниците не беа уверени дека го плаќаат надоместот врз основа на фер правила. Единственото европско небо постави хармонизација во давањето на услуги и употребата на системите и опремата. Особено важно, легислативата ги опфати заедничките принципи за наплата на услугите и примената на конзистентност и праведност низ целата Европска унија. Намерата беше сите корисници, без оглед на националност или вид на услуга да плаќаат надомест со иста цена за еднаква услуга.

Еден од основните принципи на кои се заснова Единствениот европски пазар е принципот на недискриминација. Во случајот на единственото небо, тоа значи дека корисниците на воздушниот простор не треба да плаќаат различен износ за исти услуги. Исклучоци за наплата може да постојат кај надоместокот за државните воздухоплови или лесни летала но под услов тие да не влиаат на наплатата на другите корисници.

ЧЕТВРТ ДЕЛ

ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И ПРОШИРУВАЊЕТО НА ЕУ

I. УЛОГАТА НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ПРОЦЕСОТ НА ПРОШИРУВАЊЕ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА

1. Проширувањето на Европската унија и економската интеграција

Повеќе од педесет години, процесот на европската интеграција претставува значаен политички предизвик со кој се соочуваа земјите и народите на Европа. Проширувањето на Европската унија, која денес има 27 земји-членки имаше важна улога во процесот на европската интеграција. Јадрото на концептот за Европска унија и визијата за обединување на Европскиот континент понудени после 1945 година беа незамисливи без процес на комплексни проширувања и предавање на правата на националниот суверенитет на супранационалните европски институции.

Уште со формирање на Европската економска заедница и во процесот на нејзиниот развој, проширувањето секогаш беше поставено на листата на приоритети и претставуваше мошне значајна задача за Европската унија. Историски, проширувањето имаше далекусешни политички, институционални, економски, буџетски и социјални импликации во сите аспекти на Европската унија. Последниот процес на проширување на ЕУ беше продолжување на брановите на проширувања кои успешно се завршија во минатото.

После основањето на Европската економска заедница од страна на Шесте, првото проширување беше во 1973 година после потпишувањето на Договорите за пристап во 1972 година. Тогаш, ЕЕЗ се прошири со Данска, Ирска и Обединетото Кралство. Иако Договорот за пристап потпиша и Норвешка, со негативна одлука на референдум таа не и пристапи на Заедницата. Грендланд се повлече после сличниот резултат во 1982 година. Второто проширување позната како Медитеранско, ја прошири Заедницата со три нови членки. После враќање на демократијата во Грција таа и пристапи на Заедницата во 1981 година, по која следеа Шпанија и Португалија во 1986 година. Турција, Малта и Кипар алицираа за членство. Додека перспективите за Кипар и Малта кон европската интеграција

беа јасни, позицијата на Турција беше многу посложена особено во однос на човековите права.²³⁶

По падот на Берлинскиот ѕид, на 3.10.1990 година доаѓа до обединување на Источна и Западна Германија. Источна Германија беше инкорпорирана во Европската заедница без потреба за формално проширување. Државите на ЕФТА²³⁷ со исклучок на Швајцарија потпишаа Договор за европска економска област²³⁸ кој стапи на сила во јануари 1994 година, со што дојде до проширување на единствениот пазар на територијата на земјите потписнички.

Европската унија исто така беше проширена на 1 јануари 1995 година со Актот за пристап како резултат на што Австрија, Финска и Шведска станаа полноправни членки на ЕУ. Наспроти претходните проширувања кои вклучуваа обемни транзициони договори, трите земји на ЕФТА пристапија во правото на Заедницата со незначителни привремени ограничувања. Понатамошното проширување на Европската унија беше резултат на историскиот и политичките околности после падот на бившиот Советскиот сојуз во 1989 година.

2. Проширувањето на Европската унија кон Исток

Додека претходниот процес на проширување се карактеризираше со класичен пристап каде земјите кои пристапија во ЕУ имаа веќе функционална пазарна економија, пристапот на новите земји во мај 2004 година, беше условен со исполнување на одредени критериуми. Во јуни 1993 година, на Европскиот совет во Копенхаген се поставија политичките, економските и институционални критериуми за членство на земјите од Централна и Источна Европа во ЕУ. Во периодот од 1994 до 1996 година, земјите од Централна и Источна Европа ги

²³⁶ Penelope Kent, *Law of the European Union*, Longman Group, London, 2001, p. 5

²³⁷ Во 1959 година беше основана Европската асоцијација за слободна трговија (European Free Trade Association, EFTA) од страна на Обединетото Кралство, Норвешка, данска, Шведска, Австрија, Португалија и Ирска (како придружни а потоа и полноправни членки))

²³⁸ (European Economic Area (EEA) Agreement). Договорот основаше свои сопствени институции и на него беше гледано како двигател кон полноправното членство во Европската унија (кога Европската заедница стана дел од Договорот за Европска унија). После 1995 година само Норвешка, Ирска и Лихтенштајн останаа членки на EFTA.

поднесоа своите апликации. Турција веќе ја изрази својата желба да стане членка на ЕУ во април 1987 а истото го сторија и Кипар и Малта во јули 1990 година.

Со падот на комунизмот, земјите од Источна и Централна Европа го поставија пристапот во Европската унија високо на своите агенди. Од друга страна, ЕУ од политички, културни и економски причини го прифати овој предизвик и ги отвори перспективите за членство. Политички, проширувањето изроди надеж дека успешниот модел на ЕУ со својата демократска вредност, владеење на правото и заштита на човековите права и малцинствата може да биде прифатен од страна на овие земји. Културно, овие земји сместени во срцето на Европа ќе ја поделат вредноста на проектот за европска интеграција. Економски, консолидација на мирот и заедничката безбедност ќе овозможат понатаможен развој на трговија и инвестициите. Унијата ги прифати предизвиците на глобалната конкуренција и со новите десет членки и 450 милионско население прерасне во најголем светски единствен пазар. Економскиот потенцијал на новите земји се интегрира во проширената економска област на која малите и средни претпријатија ќе го водат својот бизнис во економска средина каде владеат исти правила.

Во деведесетите, распаѓот на политичкиот систем и колапсот на економиите силно ги погоди земјите од Централна и Источна Европа во сите аспекти и понатаму го забави и онака слабиот развој на земјите. Јасно беше дека излез од ваквата состојба ќе се оствари со радикални и суштински промени во целокупното политичко, општествено и економско живеење. ЕУ ја согледа важноста од политичката и економска интеграција на овие земји и го стимулираше развојниот импулс со економско-политичка помош. Самитот во Копенхаген го поплочи патот на Европските договори во насока на промовирање на конвергенција, интеграцијата и регионалната соработка. После 1991 година, во периодот на комплексната политичко-социјална и економска транзиција, ЕУ со 10 поранешни социјалистички земји од Централна и Источна Европа постепено ги склучуваше Европските договори.²³⁹ Во економското поле, Европските договори беа фокусирани на слободната трговија за индустриско производство со

²³⁹ Со Унгарија и Полска во декември 1994 год., Романија, Бугарија, Чешка и Словачка во февруари 1995 год., Естонија, Латвија и Литванија во февруари 1998 год. и Словенија во февруари 1999 год.

отстранување на сите тарифи и квантитативни рестрикции. Покрај либерализацијата на трговијата со индустриските производи, Европските договори содржеа чекори кон слободно движење на стока и капитал како и прилагодување на националната економската легислатива со внатрешниот пазар на ЕУ и конкурентската политика. Издвоено од задачите кои ја регулираа трговската политика беа поставени насоките за политичкиот дијалог и поблиска соработка во областите на индустријата, заштита на животната средина и транспортот. Од правен аспект, Европските договори вклучуваа одредби и симплификации кои имаа за цел да го доведат националното законодавство во линија со правото на ЕУ и да го помогнат процесот на пристапување на земјите во ЕУ. Од економска перспектива, Европските договори кои формираа напредна рамка за билатералните односи помеѓу ЕУ и секоја од десетте земји-кандидати од Централна и Источна овозможија финансиска соработка особено преку програмата ФАРЕ.

Финансиска поддршка на ЕУ кон земјите од Централна и Источна Европа во насока на структурното приспособување на економиите во пазно ориентирани стопанства одигра значајна улога и ги даде очекуваните резултати. Тоа овозможи брз процес на трансформација на економиите од една главно државна или социјална сопственост во една средина каде приватните претпријатија може да опстанат и пазарните принципи да се применува во повеќе сектори. Заедно со Европските и асоцијативни договори, Европската унија овозможи поддршка за овие земји која се темелеше на Партнерствата за асоцијација²⁴⁰ и финансиските пред-пристапни инструменти ФАРЕ, ИСПА²⁴¹ и САПАРД²⁴². Помеѓу 2000 и 2003 година околу 3.12 милијарди евра годишно беа достапни за пред-пристапна помош на десетте земји од Централна и Источна Европа. За Малта и Кипар постоеја посебни договори за финансиска помош кои обезбедија приближно 70 милиони евра за 2000 до 2003 година. Финансиската помош за Бугарија и

²⁴⁰ Партнерства за асоцијација (Accession Partnerships) даваше целокупна рамка за имплементација на сите форми на поддршка во овие земји. Во оваа рамка беа дефинирани приоритетите за имплементација на правото на ЕУ и фондовите достапни за постигнување на овие приоритети за секоја земја.

²⁴¹ Instrument for Structural Policies for Pre-accession. Инструментот имаше за цел да ги промовира инфраструктурните проекти во областите на транспортот и животната средина.

²⁴² Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development. Инструментот имаше за цел да ја промовира модернизацијата на земјоделството и прехрамбената индустрија.

Романија се зголемуваше постепено од 2004 година кога од страна на ЕУ се обезбедија 1.2 милијарди евра, 1.3 милијарди евра за 2005 година и 1.4 милиони евра за 2006 година. Турција примаше финансиска помош од 177 милиони евра годишно.

Структурните реформи беа во насока на формирање на применлив правен систем за поддршка на трансформацијата на пазарната економија што овозможи пазарите да се ослободат од владина интервенција. Значаен напредок се постигна со либерализација на голем број на сектори вклучувајќи ги телекомуникациите, воздушниот транспорт и енергетскиот сектор. Иако владите се заложија да ја остварат либерализацијата на воздушниот транспорт до 1 јануари 2003 година, сепак либерализација доцнеше се до пристапот на земјите во Европската унија. Релевантните закони беа усвоени од парламентот во декември 2002 година и одредбите за либерализација во воздушниот транспорт започнаа да се применуваат после влезот на земјите во ЕУ.²⁴³

Кратко после падот на железната завеса, како резултат на економските, политички или етнички причини се зголеми миграцискиот проток од Исток кон Западот што доведе до висока стапка на трансфер на населението. Иако многу од земјите домаќини имплементираа рестриктивна политика, емиграцијата зема привремена природа и се карактеризираше со кратки и фреквентни движења на работниците под правно регулирани привремени договори и среднорочни барање за туристичка работа. Европските договори дадоа право на недискриминација на работниците од 10 земји-кандидати кои веќе живеат во ЕУ и им дозволија формирање на претпријатија со значајно ограничување кое не даваше право на само-вработување во ЕУ. Одлуките за движење на работниците им беа оставени на националните власти на ЕУ, каде некој од нив им даваа на земјите-кандидати преку билатерални договори право на привремено вработување под строго ограничени квоти. Имиграцијата од десетте земји-кандидати во ЕУ беше околу 300 илјади во 1990 година и 100-200 илјади од 1991-1993 година.²⁴⁴ Имиграцијата продолжи и во годините потоа и беше пропратена со околу 150-180 лица

²⁴³ European Commission, *European Economy 2003 pre-accession economic programmes of acceding and other candidates countries*, Directorate General for Economic and Financial Affairs No 20-November 2003 p.34

²⁴⁴ European Commission-Directorate General for Economic and Financial Affairs, *The economic impact of enlargement*, Brussels, Office for Official Publications, 2001, p.40-41

годишно. Повеќе од овие емигранти беа работници, вклучително и оние привремените.

3. Развојот на воздушниот транспорт во земјите-кандидати

Развојот на воздушниот транспорт во земјите-членки на ЕУ-15 главно беше резултат на комплексната поврзаност помеѓу глобалните и европски економски трендови, економскиот раст и развој на земјите-членки, интеграцијата на економите и создавањето на единствениот пазар. Ваквиот импозантен развој на воздушниот транспорт во земјите-кандидати на ЕУ беше кусо забавуван од разни некономските фактори како што беа трагичните настани од 11 септември 2001 година.

Во периодот 1995-2004 година големо влијание во развојот на воздушниот транспорт во ЕУ-15 имаше процесот на приближување на земјите-кандидати и проширувањето на Унијата во 2004 година. Историското проширување на ЕУ со десет нови земји имаше силни импликации врз земјите кои пристапија во мај 2004 година, но исто така имаше влијание врз старите земји-членки и останатите земји-кандидати за членство. Ефектите кои се почувствуваа кај новите земји-членки во скоро сите области иницираа забрзан раст, економски и социјален развој, подигање на платежната способност на населението и зголемена потреба за мобилност што особено имаше позитивно влијание врз транспортниот сектор вклучително и секторот за воздушен транспорт. Процесот на проширување на ЕУ и развојот на воздушниот транспорт во ЕУ-25 вклучително и трите земји-кандидати за членство главно се поврзува со економската, политичка и културната интеграција на овие земји и значајните реформите што се случија во воздушниот транспорт.

Во периодот помеѓу 1995 и 2000 година, доаѓа до значајна политичка и економска стабилизација на земји-кандидати за членство во Европската унија. Потпишувањето на Европските договори во 1990-тите година кои беа идентични со асоцијативните договори го подобрија политичкиот амбиент на земјите во насока на пристапување во Унијата. Генерално, политичкиот дијалог и финансиската поддршка од страна на ЕУ, слободната трговија, развојот на

пазарната економија и транспортната инфраструктура имаа значаен позитивен импулс во економскиот и социјалниот развој на земјите од Источна и Централна Европа. Повеќето земји, започнаа силно да го развиваат својот туризмот и набргу станаа атрактивни дестинации кој ги привлекуваа особено туристите од Западна Европа. Структурните реформи имаа влијание врз растот на потенцијалниот БДП преку развојот на флексибилна, конкурентна и разнолика економија. Во реформската агенда на земјите-кандидати доминираше потребата да се задоволат барањата на правото на ЕУ особено во поглед на конкурентската политика, државната помош, приватизацијата и либерализацијата на услужниот сектор. Во овој контекст, како важен приоритет властите се ангажираа кон целосна либерализација на воздушниот транспорт и отворање на рутите за воздушен транспорт за приватните претпријатија.

Ваквата состојба, генерално имаше позитивни ефекти врз развојот на секторот за воздушен транспорт и особено влијаеше врз неговиот раст. Во периодот помеѓу 1995-2000 година, секторот на воздушниот транспорт кај сите 13 земји-кандидат за членство во ЕУ забележува значаен развој.

Табела 14. Развој на воздушниот транспорт на патници во земјите-кандидат (1995-2000 год.)

Земја-кандидат	1995 год.	2000 год.	Просечен годишен раст (%)
Бугарија	2 217	2 285	0.6
Чешка Република	3 872	5 822	8.5
Естонија	367	560	8.8
Латвија	421	581	6.7
Литванија	421	581	6.7
Унгарија	2 836	4 697	9.9
Полска	3 274	5 733	11.9
Романија	2 079	2 379	4.6
Словачка Република	284	430	8.6
Словенија	638	991	9.2
Кипар	4 665	6 125	5.6
Малта	2 447	2 951	3.2
Турска	28 032	34 973	4.5
Вкупно	51 736.6	68 101.9	5.7

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 6/2002, 'Air Transport in the Candidate Countries, 2001',

Генерално, стапката на просечен годишен раст во воздушниот транспорт на патници значајно се разликуваше од земја до земја. Најзначаен развој на

воздушниот транспорт на патници се забележа кај Полска, Унгарија, Словачка и Чешка. Економскиот развој, влезот на мултинационалните компании, зголемувањето на ДСИ и туристичките атракции силно го зголемија воздушниот транспорт на патници за работа и задоволство. Воздушниот транспорт на товар во истиот период забележа раст со речиси идентична годишна просечна стапка како воздушниот транспорт на патници. Во 2003 година, дополнителни 528 рути беа оперативни и ги поврзуваа градовите од или во рамките на ЕУ. Повеќето од новите рути ги поврзуваа земјите кои пристапија во ЕУ. Мрежата од Прага продолжи да расте со нови услуги кон Единбург и Корг. Будимпешта покажа знаци на сличен развој со нови директни летови кон Келн, Дрезден, Венеце и Болоња. Малта доби нови рути од Мадрид, Опорто, Лидс Брадфорд и Нотингем. Забележлива беше експанзијата на услуги помеѓу Копенхаген и Варшава каде средните авиони користени во 2002 година беа заменети со помали регионални во 2003 година. Најзначајните две рути, Лондон-Прага и Атина-Ларнака продолжија со својот силен силен раст.²⁴⁵

Табела 14. Патници превезени по воздух во земјите-кандидати во 2001 год.

Земја-кандидат	Број на патници во 2001 година (1000)	Годишна промена 2000/2001	Удел во вкупниот број на патници во земјата во %
Бугарија	2 629	+15%	3.8%
Кипар	6 530	+6.6%	9.5%
Чешка	6 325	+9.3%	9.2%
Естонија	584	+4.3%	0.9%
Унгарија	4 582	-2.5%	6.7%
Латвија	625	+8.5%	0.9%
Литванија	650	+12.0%	0.9%
Малта	2 836	-3.9%	4.1%
Полска	6 164	+7.5%	9.0%
Романија	2 503	+5.2%	3.7%
Словачка	438	+1.9%	0.6%
Словенија	886	-10.6%	1.3%
Турција	33 743	-3.5%	49.3%
Сите земји	68 495	0.7%	100%

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 1/2003, 'Air Transport in the Candidate Countries, 2001', 2003, p. 2

Во 2000 година, со воздушниот транспорт во 13 земји-кандидати за членство во Европската унија се транспортирале 68.1 милиони патници. Во споредба со

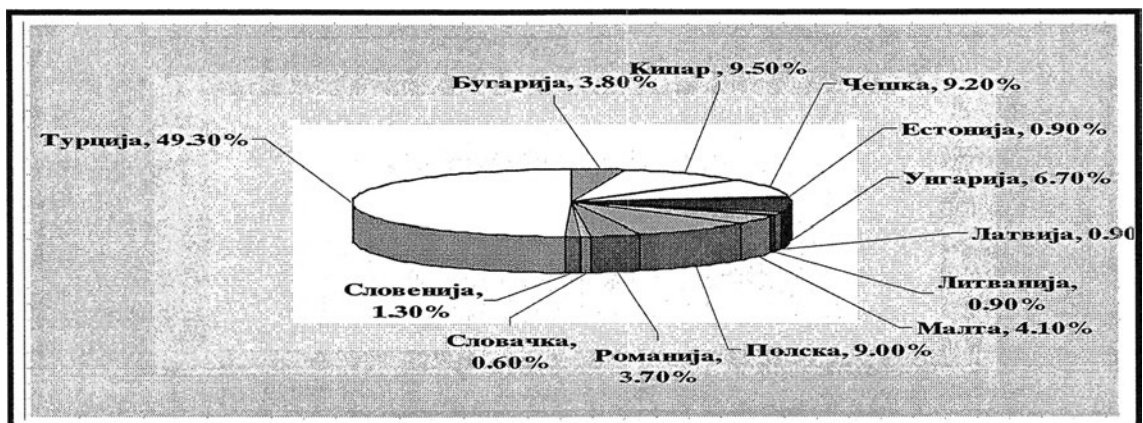
²⁴⁵ DG TREN-Analysis of the European Air Transport Industry 2003. Final Report. Bruxelles, 2005, p.51

1995 година, воздушниот транспорт на патници во овие земји се зголемил за 32% кога по воздушен пат се транспортирале 51.7 милиони патници. Во периодот помеѓу 1995-2000 година, воздушниот транспорт на патници во земјите-кандидат изразен во апсолутен број се зголемил за 16,3 милиони патници.

Од сите земји-кандидати, изразено во апсолутен број, најголем износ на воздушниот транспорт на патници во 2000 година беше регистриран кај Турција што учествува со околу половина во вкупниот износ на сите земји заедно. Заедно со Малта и Кипар, овие три земји учествуваа со околу 2/3 од вкупниот воздушниот транспорт на земјите-кандидати.

Во 2001 година, во земјите-кандидати воздушниот транспорт на патници забележа минимален годишен раст (просек на годишните стапки на раст на сите земји). Растот на воздушниот транспорт на патници кај овие земји се движеше во широк дијапазон. Во истата година, доаѓа до значајни промени во сликата на воздушниот транспорт на патници помеѓу земјите-кандидати. Најголем раст се забележа кај Бугарија главно како резултат на експанзијата на туризмот, трговијата и инвестициите која во претходниот петгодишен период имаше најмал раст изразено во просечна годишна стапка. Изразено во апсолутен број, најголем удел во воздушниот транспорт на патници имаше Турција. Таа учествуваше со скоро половина од вкупниот воздушен транспорт на патници. Најмал удел во вкупниот транспорт се забележа кај Словачка.

Графикон 6. Удел на земјите-кандидати во воздушниот транспорт на патници во ЕУ-25



Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 1/2003, 'Air Transport in the Candidate Countries, 2001', 2003, p. 1

Генерално, процесот на економска и политичка интеграција и се подлабоката соработка на земјите-кандидати од Централна и Источна Европа и Медитеранот со земјите-членки на ЕУ, овозможи паралелно со пристапот до единствениот пазар на ЕУ да се отворат и пазарите за воздушен транспорт. Тоа придонесе земјите-кандидати во периодот на приближување кон ЕУ да изградат значаен пазар за воздушниот транспорт на патници со земјите-членки на ЕУ. Во 2001 година, од 68 милиони патници кои пристигнаа или заминаа од аеродромите во земјите-кандидати, 38.5 милиони патници беа на рутите кон или од земјите-членки на ЕУ. Тоа значеше дека повеќе од половина или 56% од вкупниот воздушен транспорт на патници на земјите-кандидати се одвиваше на рутите со земјите на ЕУ-15. Секако, овој удел беше различен помеѓу поедини земји во зависност од географската местоположба и растојанието помеѓу земјите, нивните трговски односи, туристичката понуда и традиционалната потреба за посета на роднините и пријателите.

Табела 15. Воздушниот транспорт на патници помеѓу земјите-кандидати и земјите-членки ЕУ-15 во 2001 година

Земја-кандидат	ЕУ-15	
	Број на патници	Удел во вкупниот број на патници во земјата во %
Бугарија	1.655.163	63%
Кипар	5.145.348	79%
Чешка	3.862.265	61%
Естонија	475.638	84%
Унгарија	2.785.612	61%
Латвија	377.762	60%
Литванија	414.355	64%
Малта	2.340.261	84%
Полска	3.086.467	50%
Романија	1.364.831	58%
Словачка	109.897	27%
Словенија	451.257	51%
Турција	16.484.537	49%
Сите земји	38.553.393	56%

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 1/2003, 'Air Transport in the Candidate Countries', 2001, p.3

Изразено во апсолутен број, најголем удел во вкупниот транспорт на патници помеѓу земјите-кандидати и ЕУ-15 имаше Турција. Значаен износ на патници превезени по воздушен пат забележаа Кипар, Чешка, Полска, Унгарија

и Малта. Најмал износ на превезени патници по воздушен пат со ЕУ-15 забележа Словачка, но тоа претставуваше само 27% од вкупниот воздушен транспорт на патници во Словачка. Во 2001 година, дури 11 земји-кандидати остварија над 50% од својот вкупен превоз на патници на рутите кои беа врска со земјите-членки на ЕУ.

Помеѓу земјите-кандидати и земјите-членки на ЕУ-15, најголем пазар за воздушен транспорт на патници што спојуваше две земји беше воспоставен помеѓу Турција и Германија. Ваквиот пазар беше резултат на растојанието помеѓу земјите, туристичката понуда и традиционалната потреба за посета на роднините и пријателите.

Табела 15. Пазари на воздушен транспорт на патници помеѓу земји-кандидати и земји-членки на ЕУ-15 во 2001 година

Земја-кандидат	Земја-членка на ЕУ-15	Патници	Удел во вкупниот износ на патници на Земјите-кандидати (%)
Турција	Германија	8.470.650	12.4%
Кипар	Обединето Кралство	2.972.130	4.3%
Турција	Обединето Кралство	2.112.140	3.1%
Турција	Холандија	1.567.541	2.3%
Турција	Франција	1.120.681	1.6%
Малта	Обединето Кралство	1.047.156	1.5%
Турција	Австрија	895.931	1.3%
Бугарија	Германија	853.713	1.2%
Унгарија	Германија	843.083	1.2%
Кипар	Грција	745.251	1.1%
Чешка	Обединето Кралство	736.741	1.1%
Полска	Германија	729.109	1.1%
Турција	Белгија	721.975	1.1%
Чешка	Германија	651.802	1.0%
Чешка	Шпанија	458.989	0.7%
Кипар	Германија	457.471	0.7%
Полска	Обединето Кралство	452.661	0.7%
Чешка	Франција	416.457	0.6%
Турција	Италија	412.889	0.6%
Чешка	Грција	380.543	0.6%

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 1/2003, 'Air Transport in the Candidate Countries, 2001' p. 4

Споменатите пазари за воздушен транспорт заедно учествуваа со 1/4 во вкупниот пазар за воздушен транспорт на патници помеѓу земјите-кандидати и ЕУ-15. Од табелата може да се забележи дека Германија и Обединетото Кралство се најзначајни пазари за воздушен транспорт на патници со земјите

аспиранти за ЕУ. Од 19 пазари со над четрсто илјади патници, 11 беа помеѓу земјите кандидати и овие две држави.

За разлика од рутите кои ги поврзуваа со земјите-членки на ЕУ, рутите кои ги поврзуваа самите земји-кандидати забележаа многу помали фреквенции. За илустрација, од вкупниот воздушен транспорт на патници во Кипар дури 79% беше со земјите-членки на ЕУ-15. Во Естонија, од вкупниот воздушен транспорт на патници само 10% беше на рутите со земјите-кандидати за разлика од 84% кои беа на рутите кон земјите-членки на ЕУ. Во Унгарија дури 61% од вкупниот транспорт на патници беше со земјите-членки на ЕУ-15. Само 11% отпадна на рутите со земјите-кандидати.

Воздушниот транспорт на патници помеѓу поедини земји-кандидати и поедини земји-членки на ЕУ имаше мошне различна слика. Во некој од државите постоеше пазар во кој доминираше само една земја-членка на ЕУ за разлика од другите каде немаше доминантни пазари. Така на пример, во Бугарија, 53% од вкупниот транспорт на патници помеѓу Бугарија и ЕУ-15 беше остварен со Германија како доминантен пазар. На второто место беше Обединетото Кралство со само 11%. Во Чешка, состојбата беше сосема поразлична. Доминантен пазарот не постоеше и дури пет земји имаа значаен процент во вкупниот воздушен транспорт на патници. На прво место беше Обединетото Кралство со 19%, по кое следеа Германија (17%), Шпанија (12%), Франција (11%) и Грција (10%). Во Латвија доминираше пазарот со Данска (40%) по кој следеа пазарите со Финска (19%), Шветска (18%), Германија (15%) и Австрија (5%). Литванија имаше два доминантни пазари со сличен процент на застапеност односно Данска (30%) и Германија (28%) по кој следеа Финска и Холандија со идентични 11%. Кај Малта доминираше пазарот со Обединетото Кралство (37%) по кој следеа Германија (14%) и Италија (12%). За разлика од неа, Полска имаше неколку покрупни пазари: Германија (24%), Обединето Кралство (15%), Данска (11%) и Франција (10%). Важна карактеристика на Словачка е тоа што кај вкупниот воздушен транспорт на патници инпозициони 49% се забележаа на рутите со другите земји-кандидати. Во Словачка само 27% од вкупниот транспорт на патници се одвиваше на рутите со ЕУ-15. Исто така, Словачка имаше еден доминантен пазар со Грција (63%) по кој следеа пазарите со многу

помал процент односно Шпанија (26%), Австрија (10%), Франција 0.4% и само 2% со сите останати земји-членки на ЕУ-15.

На пазарот на градови помеѓу земјите-кандидати и земјите-членки на ЕУ15 доминираа 5 пазари кои ги спојуваа градовите на Турција и Германија. Најголем пазар за воздушен транспорт на патници што спојуваше два града беше воспоставен помеѓу Анталија (Турција) и Дизелдорф (Германија). Во 2001 година, на рутите помеѓу овие два града се превезоа 750 илјади патници. По него следуваа пазарите на Анталија-Франкфурт со 613 илјади патници, Истамбул-Франкфурт со скоро 600 илјади патници, Анталија-Амстердам со 482 илјади патници и Истамбул-Лондон со 457 илјади патници. На шестото место беше пазарот помеѓу Ларнака (Кипар) и Грција со 433 илјади патници. Од 20-те најголеми пазари на градови помеѓу земјите-кандидати и ЕУ-15, 10 пазари ги вклучуваа градовите во Турција, 5 пазари градовите во Кипар, 3 пазарите на Чешка и 2 пазарите на Унгарија.

Меѓународниот воздушен транспорт на патници во земјите-кандидати беше далеку над домашниот. Турција забележа најзначаен износ. Во 2000 година, домашниот транспорт на патници во Турција изнесуваше 38% од вкупниот. Од земјите-кандидати во Централна Европа, само во Полска и Романија се одвиваше домашен воздушен транспорт на патници поголем од 10%. Но сепак ваквите износи изразени во апсолутен број беа значајно под нивото на меѓународниот. Така во 2000 година, во Полска со домашниот транспорт се превезоа повеќе од 1 милион патници. Многу помал износ забележа Романија со само 300 илјади патници во домашниот превоз. Домашниот воздушен транспорт во најголема мера зависеше од географското растојание, самите социо-економски фактори на земјите, аеродромската инфраструктура и достапните рути, бројноста на населението и навиките за патување.

Генерално, развојот на воздушниот транспорт на товар и пошта во периодот помеѓу 1995-2000 година го следеше развојот на воздушниот транспорт на патници. Воздушниот транспорт на товар и пошта забележа просечна годишна стапка на раст со скоро иста вредност со воздушниот транспорт на патници. Ваквиот солиден просек на годишниот раст не беше правилно отсликан во сите земји-кандидати за членство во ЕУ. Годишната просечна стапка на раст во овој период беше различен помеѓу земјите и се движеше во широк дијапазон.

Најголем раст се забележа кај Естонија и Унгарија, но изразено во апсолутен број тоа беше незначителен износ во вкупниот превоз на транспорт и пошта и е резултат на релативно ниската појдовна основа за пресметување.

Табела 17. Развој на воздушниот транспорт на товар и пошта во земјите-кандидат за членство 1995-2000 год

	1995 год.	2000 год.	Просечен годишен раст %
Бугарија	26.4	17.3	-8.1
Чешка Република	34.8	37.8	1.7
Естонија	2.6	4.7	1.7
Латвија	3.9	4.7	13.5
Литванија	18.0	12.4	-7.1
Унгарија	23.2	43.5	13.4
Полска	38.3	61.2	9.9
Романија	13.3	15.3	4.7
Словачка Република	4.9	4.5	-1.4
Словенија	6.6	7.0	1.2
Кипар	39.7	33.5	-3.4
Малта	10.1	13.7	5.1
Турска	184.3	277.7	8.5
Вкупно	406.1	533.3	5.6

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 6/2002, 'Air Transport in the Candidate Countries, 2001', p. 2

Во споредба со 1995 година, воздушниот транспорт на товар и пошта во 2000 година се зголеми за околу 30% или изразено во апсолутен број за 127 илјади тони. Како и кај воздушниот транспорт на патници, Турција помеѓу земјите-кандидати забележа најголем износ во превозот на товар и пошта и во 2000 година учествуваше со повеќе од половина во вкупниот воздушен транспорт на товар и пошта. Воздушниот транспорт на товар и пошта беше забележителен кај Полска, Унгарија, Чешка и Кипар каде растот се должеше на зголемената меѓународна трговија како резултат на делокација на производството на мултинационалните компании. Во споредба со 2000 година, во 2001 година доаѓа до значајно опаѓање на воздушниот транспорт на товар и пошта како резултат на глобалното опаѓање на воздушниот транспорт предизвикан од настаните од 11 септември 2001 година.

Економијата во Бугарија и Романија покажа особено силни перформански. Во периодот 2001-2005 година, економскиот раст во Бугарија беше постојано над 4% за во 2004 година да достигне 5.6%. Во истиот период, економскиот раст во

Романија се движеше над 5% за во 2004 година да достигне импозантни 8.3%.²⁴⁶ Главните фактори кои го движеа економскиот раст беа високиот степен на инвестиции и добрите резултати на фискалната и монетарна политика. Проширувањето на ЕУ во 2004 година имаше свое влијание врз развојот на воздушниот транспорт кај земјите кои останаа со кандидатски статус и по мај 2004 година. Во овој контекст интересно е да се согледа какво беше ова влијание врз Бугарија и Романија кои на 1 јануари 2007 година и пристапија на Унијата. Воздушниот транспорт на патници и товар во овие две земји, во 2004 година забележаа значаен раст во однос на 2003 година.

Табела 16. Преглед на воздушниот транспорт во Бугарија и Романија

Земја/аеродром	Патнички транспорт во 1000		Транспорт на товар и пошта во тони	
	Вкупно транспорт (домашен и меѓународен)		Вкупно транспорт (домашен и меѓународен)	
	2004 година	Раст 2003-2004	2004 година	Раст 2003-2004
Бугарија	4 321	20.9%	17 176	10.6%
<i>Sofia</i>	1 595	19.3%	14 470	5.2%
<i>Burgas</i>	1 353	31.9%	899	41.6%
<i>Varna</i>	1 337	12.7%	136	
Романија	3 192	17.5%	19 352	22.3%
<i>Bucuresti/Otopeni</i>	2 600	15.8%	16 455	16.2%
<i>Timisoara/Giarmata</i>	280	51.8%	862	153.5%
<i>Cluj-Napoca/Someseni</i>	163	79.5%	138	283.3%

Извор: Eurostat 2/2006 –Transport - Statistics in focus- 'Air Transport in Europe in 2004', 2006, p. 9

Во 2004 година, воздушниот транспорт генерираше зголемена фреквенција на патници, товар и пошта на аеродромите во двете земји-кандидати. Поволната економска клима, појавата на новите нискобуџетни авиокомани, туристичката понуда и можноста за инвестиции продолжија да го стимулираат растот на воздушниот транспорт на патници и товар.

Трите главни аеродроми во Бугарија продолжија со рапиден раст на бројот на патници кој исто така беше забележан и во претходните години. Овој голем раст во Бугарија главно се должи на имозантниот развој на туризмот кој го стимулираше воздушниот транспорт на патници. Тоа одигра значајна улога во зголемување на бројот на туристички летови на брегот на Црното Море. Така,

²⁴⁶ European Commission, *European Economy-Enlargement Papers. Progress toward meeting the economic criteria for accession*, Directorate General for Economic and Financial Affairs, Bruxelles, 2005 p.7

аеродромот во Бургас, сместен во близина на главните туристички дестинации на брегот на Црното Море забележа значајно зголемување. Како резултат на ова, аеродромот во Бургас стана втор најзначаен аеродром во Бугарија пред аеродромот во Варна кој беше на третото место.

Во Романија, аеродромот Отопени во Букурешт остана доминантен аеродром кој учествуваше со 81.55% во транспортот на патници иако на останатите два аеродроми се забележа раст повисок од 50%.

4. Проширувањето на Унијата од 2004 година и развојот на воздушниот транспорт во ЕУ-25

Со воздушниот транспорт на патници во 2004 година се превезоа 425 милиони патници помеѓу аеродромите во 25-те земји-членки на ЕУ. Дополнителни 225 милиони патници се превезоа помеѓу ЕУ и третите земји. Вкупно 650 милиони патници се транспортираа по воздушен пат во проширената Унија, што преставуваше раст од 8.8% во споредба со 2003 година. Вклучувајќи ги и земјите-кандидати и земјите на ЕФТА, во 2004 година воздушниот транспорт на патници се зголемува за 750 милиони и забележува раст од 10% во споредба со 2003 година.²⁴⁷

Со проширувањето на Европската унија во мај 2004 година, популацијата од 380 милиони жители во ЕУ-15 се зголеми на 450 милиони жители во ЕУ-25. Популацијата на десетте земји кои пристапија во ЕУ е околу 75 милиони, што е еднакво на 21% од проширената Европска унија. За споредба во 2002 година меѓународниот воздушен превоз кон и од десетте нови членки и ЕУ беше само 21 милион патници што е еднакво на 4% од проширената Унија. Чешка и Полска беа два најголеми пазари на земјите кои пристапија во ЕУ во мај 2004 година.²⁴⁸

Историскиот процес на проширување на Европската унија, интеграцијата на новите економии на десетте земји и дерегулацијата на пазарот за воздушен транспорт во новите земји-членки на Унијата предизвика главна експанзија на

²⁴⁷ Cranfield University, *Analysis of the EU Air Transport Industry, 2004-Final Report*.

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/observatory/doc/annual_reports/annual_report_2004.pdf, p. 37

²⁴⁸ DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003-Final Report*. Bruxelles, 2005 p.39

воздушниот транспорт во ЕУ-25. Процес на европска интеграција, во годината на најголемото проширување на ЕУ, придонесе со воздушниот транспорт во ЕУ-25 да се превезат рекорден број на патници. Воздушниот транспорт на товар во ЕУ-25 во истата година забележа и поголем раст во споредба со превозот на патници.

Растот на воздушниот транспорт на патници во 2004 година, поттикнат од проширувањето на ЕУ, е особено значаен доколку изразен во апсолутен број се спореди со растот во 2003 година. Воздушниот транспорт на патници во 2004 година се зголеми за импозантна бројка од околу 60 милиони патници што беше значаен износ во споредба со 2003 година, кога со воздушниот транспорт се превезоа 28 милиони патници повеќе отколку во 2002 година.²⁴⁹ Во рамките на Европа, рапидниот раст на воздушниот транспорт беше особено забележителен кај земјите кои пристапија во ЕУ. Во јануари 2004 година, капацитетот на овие земји се зголеми за 18% во споредба со годината порано.²⁵⁰

Табела 17. Воздушен транспорт на патници во ЕУ-25

	Вкупен транспорт	
	Патници (1000)	Раст
2003 год.	589 756	4.9%
2004 год.	650 434	8.8%

Извор: European Commission. *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-Statistical pocketbook 2004*, Luxembourg, 2004

Вредно е да се забележи дека самиот раст во 2004 година изразен во квантитативен апсолутен износ, беше двојно поголем во споредба со растот во 2003 година. Во споредба со 2003 година, кога кај 6 земји-членки на ЕУ-25 се забележа забавување на растот, воздушниот транспорт на патници во 2004 година се зголеми во сите 25 земји-членки на проширената Европска унија. Проширувањето на Европската унија го прошири единствениот европски пазар и го зголеми растојанието по кој европските граѓани и економии патуваа. Од друга страна, Европската унија ја зацврсти политичката, институционалната и буџетската основа за транспортната политика кон новите земји-членки вклучувајќи го концептот на транс-европски мрежа за поддршката на

²⁴⁹ Eurostat, *Statistics in Focus*, Transport 2/2006, 'Air Transport in Europe in 2004'

²⁵⁰ DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003. Final Report*, Bruxelles, 2005 p.11, 25

Единствениот пазар. Со имплементација на правото на ЕУ, новите земји-членки го прифатија предизвикот на либерализацијата на воздушниот транспорт и го отворија секторот за конкуренција. Развојот на туризмот проследен со експанзијата на аеродромската инфраструктура, изборот на рути и ниските цени понудени за редовниот и чартер воздушен превоз создадоа придобивки, што допринесоа за забрзан раст на воздушниот транспорт во Европа.

Табела 18. Воздушен транспорт на патници изразен по земја-членка (ЕУ-25)

Земја	2003 година		2004 година	
	Број патници (1000)	на Раси (%) 2002/2003	Број патници (1000)	на Раси (%) 2003/2004
Белгија	15 087	11.3%	17 469	15.7%
Чешка	7 761	18.0%	9 950	28.2%
Данска	19 575	-1.8%	21 006	8.2%
Германија	121 136	5.9%	135 850	12.1%
Естонија	710	17.8%	991	39.5%
Грција	28 237		29 544	4.6%
Шпанија	120 248	7.1%	129 791	7.9%
Франција	96 296	-0.2%	102 432	6.4%
Ирска	20 010	9.7%	20 851	6.8%
Италија	73 912	13.3%	81 630	10.4%
Кипар	6 077	-2.1%	6 422	5.7%
Латвија	712	12.4%	1 056	48.7%
Литванија	722	13.6%	994	37.7%
Луксембург	1 449	-3.7%	1 509	4.1%
Унгарија	5 010	12.1%	6 445	28.6%
Малта	2 648	0.3%	2 790	5.4%
Холандија	41 168	-1.7%	44 494	8.1%
Австрија	15 799	5.7%	18 297	15.8%
Полска	7 067	8.0%	6 092	25.8%
Португалија	17 739	2.1%	18 424	3.9%
Словенија	920	6.3%	1 046	13.0%
Словачка	626	25.9%	1 081	72.7%
Финска	10 516	2.1%	11 785	12.1%
Шветска	20 441	-7.3%	21 719	6.2%
Обед. Кралство	177 946	5.5%	192 307	8.1%
ЕУ-25	589 756	4.9%	650 434	8.8%

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 4/2005, 'Passenger air transport 2002-2003', 2005, p.2
Eurostat, Statistics in Focus, Transport 2/2006, 'Air Transport in Europe in 2004', 2006, p.2

Иако новите земји-членки имаа значајно помали пазари отколку старите земји-членки на ЕУ тие генерираа силен раст. Во 2004 година, раст од над 25% беше забележано во повеќето нови земји-членки во Централна и Источна Европа. Словачка имаше рекорден раст на воздушниот транспорт на патници но тој најмногу се должеше на ниската појдовна основа за пресметување. Сличен е

случајот со Латвија, Естонија и Литванија. Значаен раст се забележаа во Унгарија, Чешка и Полска како резултат на привлекувањето на надворешните инвестиции, развојот на туризмот и добрата интеграција во европската економија. Полска, Унгарија и Чешка се меѓу првите десет светски туристички дестинации и земји со голем капацитет за привлекување на мултинационалните компании. Во 2003 година, пазарите на Полска, Чешка, Кипар, Унгарија и Малта ги зголемија услугите кон Италија, Обединетото Кралство и Русија.²⁵¹

Во 2004 година, најзначајно зголемување на воздушниот транспорт на патници беше забележано кај новите земји-членки на ЕУ-25. Словачка, Чешката Република, Естонија, Литванија, Латвија и Унгарија забележаа значаен раст во воздушниот транспорт. За разлика од новите земји-членки, кај 5 стари земји-членки на ЕУ се забележаа опаѓање на растот на воздушниот транспорт на патници и тоа во Шведска, Луксембург, Данска, Холандија и Франција. За разлика од 2003 година, во 2004 година сите 25 земји-членки на ЕУ забележаа раст на воздушниот транспорт на патници.

Во 2004 година, од превезените 650 милиони патници со воздушниот транспорт околу 154 милиони патници или 24% од вкупниот воздушен транспорт на патници во ЕУ-25 беа превезени со домашен воздушен превоз. Околу 271 милиони патници или 42% беа превезени со меѓународен превоз помеѓу земјите-членки на ЕУ-25. Околу 225 милиони патници или 34% беа превезени со меѓународен воздушен превоз помеѓу земјите-членки на ЕУ-25 и третите земји. Зголемувањето на вкупниот воздушен транспорт во ЕУ-25 најмногу се должеше на растот на меѓународниот превоз. Тој учествуваше со повеќе од 3/4 односно со 496 милиони патници во вкупниот воздушен транспорт на патници. Тоа значеше дека три од четири патници во ЕУ-25 кои го користеа воздушниот транспорт како средство за превоз биле превезени со меѓународни летови.

Значаен раст на домашниот воздушен превоз беше забележан кај новите земји-членки, каде најимпресивен раст достигна Литванија дури 234.3%, по кој следеа Словачка со 12.0%, Естонија со 11.6% и Кипар 9.6%. Иако овие земји имаа забелжлив раст, сепак домашниот воздушен транспорт на патници изразен во апсолутен износ беше мошне мал (само 2000 патници во Латвија, 36 000 во

²⁵¹ DG TREN, *Analysis of the European Air Transport Industry 2003. Final Report*, Bruxelles, 2005 p.39, 45

Словачка, 17 000 во Естонија). Затоа, ваквиот раст можеби најмогу се должеше на релативно ниската појдовна основа за пресметување. Кај старите земји-членки на ЕУ, домашниот воздушен транспорт на патници имаше многу различен дијапазон. Значаен раст се забележа кај Грција (10%), Шпанија (8.6%), Финска (6.0%) и Обединетото Кралство (5.5%). За разлика од меѓународниот, домашниот воздушен превоз во пет земји-членки на ЕУ достигна значајно намалување кое беше најизразено кај Холандија (-30.6%) и Белгија (-20.9%). Најголем раст на меѓународниот воздушен транспорт помеѓу ЕУ-25 и земјите надвор од ЕУ исто така беше забележан кај новите земји-членки на ЕУ. На прво место беше Естонија со раст од 88.2%, Словачка 61.3% и Литванија 37.4%. Најмал раст на на меѓународниот воздушен транспорт помеѓу ЕУ-25 и третите земји се забележа кај Кипар 0.2% и Малта 3.5%.

Табела 19. Број на патници превезени со домашен и меѓународен превоз во ЕУ-25 (2003-2004 година)

Број на патници (1000)

	2003 година		2004 година	
	Домашен	Меѓународен	Домашен	Меѓународен
ЕУ-25	148 957	440 799	154 162	496 271

Извор: Eurostat, Statistics in Focus, Transport 4/2005, 'Passenger air transport 2002-2003'
Eurostat, Statistics in Focus, Transport 2/2006, 'Air Transport in Europe in 2004'

Сепак, вредно е да се истакне дека иако најголем раст на воздушниот транспорт се забележа кај новите земји-членки кои пристапија во Европската унија во мај 2004 година, воздушниот транспорт на патници изразен во апсолутен број забележа најголем износ кај четири од старите земји-членки на ЕУ. Така Обединетото Кралство (со околу 192 милиони патници), Германија (со околу 135 милиони патници), Шпанија (со околу 129 милиони патници) и Франција (со околу 102 милиони патници) имаа учество со 558 милиони патници во вкупниот воздушен транспорт на патници во Европската унија. Иако овие земји немаа таков импресивен раст како што тоа се забележа кај новите земји-членки на ЕУ сепак тие сочинуваа околу 85% во вкупниот воздушен транспорт на ЕУ-25.

Во 2004, четирите главни европски аеродроми опслужуваа околу 211 милиони патници што претставуваше 1/3 од вкупните патници по воздух во ЕУ-25. Најоптеретет аеродром во ЕУ-25 беше London/Heathrow со импозантни околу

67 милиони патници што претставуваше 10% од вкупните превезени патници по воздух во ЕУ-25. На второ место беше Paris/Charles-de-Gaulle со 51 милион патници. На трето и четврто место беа аеродормите Frankfurt/Main со 50.7 милиони патници и Amsterdam/Schiphol 42.4 милиони патници. Воедно овие четири аеродроми се главни јазли во Европа за интерконтиненталните летови. Што се однесува до домашниот воздушен транспорт на патници, четирите главни европски аеродроми беа Madrid/Barajas со 18 милиони патници, Paris/Orly со 15 милиони патници, Roma/Fiumicino со 12 милиони и Barcelona со 11 милиони патници.

Најголемите пазари за воздушен транспорт помеѓу самите земји-членки на ЕУ-25 беа во старите земји-членки на ЕУ. Главна улога имаа Обединетото Кралство, Германија, Шпанија и Франција. Најголеми пазари во ЕУ-25 беа Шпанија-Обединетото Кралство со 33.6 милиони патници и Германија-Шпанија со 19.3 милиони патници.

Табела 20. Меѓународен транспорт на патници помеѓу ЕУ-25 и светските региони во 2004 година

(во 1000 патници)

Светски региони	Патници (2004 г.)	Расп 2003-2004 г.	Удел
Вкупно	225 948	14.5%	100.0%
Европа освен ЕУ-25	71 438	14.7%	31.8%
Северна Америка	53 198	10.7%	23.6%
Северна Африка	24 046	24.2%	10.7%
Далечен Исток	21 893	20.6%	9.7%
Близок и Среден Исток	15 605	20.3%	6.9%
Централна Америка и Кариби	10 652	8.3%	4.7%
Јужна Америка	7 758	17.1%	3.4%
Јужна Африка	5661	5.4%	2.5%
Индискиот потконтинент	5374	13.1%	2.4%
Западна Африка	3825	7.2%	1.7%
Источна Африка	1800	24.5%	0.8%
Австралија, антарктика	1596	12.4%	0.7%
Азиски републики на бившиот СССР	1140	11.8%	0.5%
Централна Африка	694	5.0%	0.3%
Непознати	268	-70.2%	0.1%

Извор: Eurostat 2/2006 – Transport - Statistics in focus- Air Transport in Europe in 2004, p. 5

Тие пазари го претставуваа и наголемиот проток по воздух во Европа. Значаен проток на патници се забележа помеѓу Франција и Обединетото Кралство (11.1 милиони патници), Ирска и Обединетото Кралство (10.6 милиони патници) како и Германија и Обединетото Кралство (10.1 милиони патници). Најзначајни пазари помеѓу новите и старите земји-членки на ЕУ беа Кипар и Обединетото Кралство со проток од 2.8 милиони патници и Чешката Република и Обединетото Кралство со проток од 2.1 милиони патници. Најзначајни земјопар пазари помеѓу новите земји-членки на ЕУ беа Чешката -Словачка со 190 илјади патници и Чешката -Унгарија со 178 илјади патници.

Во 2004 година, вкупната вредност на воздушниот транспорт на товар и пошта кон или од, како и во рамките на земјите-членки на ЕУ-25 изнесуваше 10.7 милиони тони. Во споредба со 2003 година, тоа претставуваше зголемување за 9.6%. Од овој износ, дури 80% од воздушниот транспорт на товар беше со земји кои не се членки на ЕУ. Како и патничкиот транспорт, во 2004 година, раст се забележа (11.2%) и кај транспортот на товар и пошта во сите светски региони. За разлика од воздушниот транспорт на патници, главни партнери на ЕУ-25 во транспортот на товар беа Северна Америка со учество од 31.3% (2.6 милиони тони и раст од 7.3%), Далечниот Исток со учество од 26.9% (2.2 милиони тони и раст од 16.2%) и Средниот и Блискиот Исток со учество од 13.7% (1.1 милиони тони и раст од 8.4%).

Воздушниот транспорт помеѓу земјите-членки на ЕУ и третите земји во најголема мера зависеше од географската местоположба и способноста на ЕУ да создава интер-регионални мостови на воздушниот транспорт. Превозниците од Северна Европа имаа најдобра местоположба за привлекување на сообраќајниот проток. Тоа овозможи создавање на сообраќаен мост помеѓу Африка кон и од Северна Америка и Јужна Азија, мост кој ги поврза Средниот Исток кон и од Северна и Јужна Америка, Источна Европа кон и од Северна и Јужна Америка и остатокот од Западна Европа. Исто така, земјите-членки кои беа во близина или во центарот на Западна Европа имаа подобра положба да привлечат воздушниот транспорт помеѓу Балтикот и Медитеранот. Покрај географскиот, значаен фактор беше и создадениот капацитет на превозниците и слободата за оперирање помеѓу државите. Во 2004 година, меѓународниот воздушен транспорт

на патници помеѓу ЕУ-25 и третите земји забележа импресивен раст во однос на 2003 година. Зголемување на меѓународниот воздушен транспорт беше забележан скоро кај сите региони во светот. Меѓународниот воздушен транспорт на патници помеѓу земјите на ЕУ и третите земји имаше различен удел во различни светски региони. Најголем удел имаше помеѓу земјите на ЕУ и другите земји на Европскиот континент главно како резултат на главните аеродромски јазли кои ги поврзуваа интерконтиненталите летови. Значаен раст на воздушниот транспорт помеѓу ЕУ-25 и земјите од Далечниот Исток и Средниот и Блискиот Исток дојде главно како резултат на стабилизирање на состојбите со САРС и војната во Ирак.

Табела 21. Меѓународен транспорт на товар и пошта помеѓу ЕУ-25 и светските региони во 2004 година

(во тони)

Светски региони	Товар (2004 г.)	Расп 2003-2004 г.	Удел
Вкупно	8 450 237	11.29%	100.0%
Северна Америка	2 648 620	7.3%	31.3%
Далечен Исток	2 271 723	16.2%	26.9%
Близок и Среден Исток	1 155 230	8.4%	13.7%
Европа освен ЕУ-25	413 914	14.1%	4.9%
Јужна Америка	381 102	18.4%	4.5%
Индискиот потконтинент	335 748	4.8%	4.0%
Јужна Африка	282 114	1.7%	3.3%
Северна Африка	187 713	6.3%	2.2%
Источна Африка	177 785	28.6%	2.1%
Западна Африка	169 145	9.2%	2.0%
Централна Америка и Кариби	157 597	6.4%	1.9%
Азиски републики на бившиот СССР	143 657	54.4%	1.7%
Австралија	77 885	11.5%	0.9%
Централна Африка	39 675	23.3%	0.5%
Непознати	8 318	-50.9%	0.1%

Извор: Eurostat 2/2006 –Transport - Statistics in focus- Air Transport in Europe in 2004, p. 7

Во рамките на земјите-членки на ЕУ-25, најголем износ на транспортиран товар и пошта по воздух се постигна во Германија, Обединетото Кралство, Холандија и Франција главно како резултат на нивните аеродромски капацитети. Во 2004 година, четирите доминантни европски аеродроми заедно опслужуваа околу 6 милиони товар што претставуваше повеќе од половина од вкупниот

превезен товар по воздух во ЕУ-25. На првото место во ЕУ-25 беше Frankfurt/Main со опслужени 1.8 милиони тони (раст од 11.2%), зад кого беа Amsterdam/Schiphol со опслужени 1.46 милиони тони (раст од 8.4%), London/Heathrow со опслужени околу 1.41 милиони тони (раст од 8.6%) и Paris/Charles-de-Gaulle со опслужени 1.27 милиони тони (раст од 6.9%). Меѓу првите 20 аеродроми во ЕУ-25 значајни резултати постигнаа аеродромите специјализирани за товар: Cologne/Bonn и Luxembourg/Luxembourg со опслужени над шесто илјади тони товар кои беа рангирани на шестото и седмо место. Најзначајно опаќање се забележа на аеродромите Athens (-21%) и Roma/Fiumicino (-15%) и мало опаќање на аеродромот London/Gatwick (-2.8%).

Табела 22. Вкупен, домашен и меѓународен транспорт на товар и пошта во ЕУ-25

Земја	Вкупен транспорт		Домашен транспорт		Меѓународен транспорт во ЕУ-25		Меѓународен транспорт помеѓу ЕУ-25 и третите земји	
	Товар и пошта	Расп. 2003-2004	Товар и пошта	Расп. 2003-2004	Товар и пошта	Расп. 2003-2004	Товар и пошта	Расп. 2003-2004
Белгија	663 058	9.3%	488	:	249 792	3.5%	412 778	13.0%
Чешка	57 512	8.1%	433	-55.3%	34 531	10.5%	22 548	7.3%
Данска	7 928	-8.9%	366	-62.7%	4 511	-2.6%	3 051	-2.4%
Германија	2 782 025	14.0%	123 037	-9.0%	604 127	11.6%	2 058 861	16.5%
Естонија	4 998	-1.0%	0	:	4 580	3.2%	418	-31.4%
Грција	111 849	-18.5%	17 994	-46.5%	65 963	-8.4%	27 893	-11.8%
Шпанија	520 686	18.4%	125 682	24.8%	185 051	11.4%	209 953	21.4%
Франција	1 484 060	4.8%	177 665	-5.0%	227 795	2.6%	1 078 600	7.1%
Ирска	62 460	41.5%	7 891	84.8%	19 887	9.6%	34 681	61.2%
Италија	784 771	14.8%	120 704	48.7%	273 402	17.1%	390 665	5.9%
Кипар	37 190	16.9%	0	:	27 993	18.9%	9 197	11.2%
Латвија	8 326	-38.5%	0	:	3 772	:	4 554	:
Литванија	5 183	-0.7%	0	:	4 936	4.3%	247	-48.5%
Луксембург	616 583	2.3%	0	:	66 000	-27.4%	550 583	7.6%
Унгарија	60 432	19.6%	0	:	31 095	-3.5%	29 337	60.4%
Малта	15 948	-3.5%	0	:	11 906	-11.3%	4 041	30.3%
Холандија	1 511 957	8.9%	0	47.9%	65 069	-7.2%	1 446 888	9.7%
Австрија	159 654	24.0%	985	23.0%	56 142	7.9%	102 527	35.1%
Полска	31 423	-20.9%	4 493	:	13 208	:	13 722	:
Португалија	123 300	-0.2%	22 160	-14.0%	32 675	4.3%	38 465	2.1%
Словенија	4 983	-3.0%	0	:	3 182	:	1 801	:
Словачка	8 197	-36.2%	52	15.6%	1 681	-45.8%	6 464	-33.4%
Финска	123 493	37.7%	5 243	-10.9%	67 742	51.0%	50 507	29.7%
Шветска	153 223	21.0%	13 745	42.6%	68 672	17.8%	70 806	20.7%
Обед. Кралство	2 470 360	7.9%	132 522	17.0%	456 189	16.9%	1 881 650	5.1%
ЕУ-25	10 670 026	9.6%	753 460	:	1 466 329	:	8 450 237	:

Извор: Eurostat 2/2006 – Transport - Statistics in focus- Air Transport in Europe in 2004, p. 2

Генералната оценка за транспортот на товар и пошта по воздушен пат во ЕУ-25 е дека обемот на овој превоз во 2004 година е низок во новите земји-членки на ЕУ. Најзначајни резултати постигна аеродромот во Budapest/Ferihegy со опслужени околу шеесет илјади тони товар (раст од 19.6%) и се наоѓаше дури на

26-то место во однос на сите аеродроми во ЕУ. На 32-то место беше аеродромот Прага/Ruzyně со опслужени околу пеесет илјади тони товар (раст од 11.6%) и на 38-то место беше Лапаса со превезени триесет и шест илјади тони товар (раст од 17.6%).

Значајно е да се истакне дека постојат големи разлики во воздушниот транспорт на патници и товар помеѓу земјите-членки на ЕУ. Може да се забележи дека постои силен сооднос помеѓу обемот на сообраќај и големината на земјата, нејзините економски активности и популацијата. Но сепак другите фактори како што се туризмот, инвестициите, географската положба и релативната изолација на нацијата имаат значајни ефекти врз развојот и растот на пазарите на воздушниот транспорт. Од друга страна, појавувањето на ефтините авиопревозници во земјата дополнително го стимулираа растот на патници по воздушен пат. Така во 2004 година, со ефтините превозници во земјите-членки на ЕУ се транспортирале близу 100 милиони патници.

ПЕТИ ДЕЛ

ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

I. ИСТОРИСКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН РАЗВОЈ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

После политичката независност и осамостојувањето на Република Македонија, може да се истакне дека воздушниот транспорт се развиваше низ три значајни етапи. Секоја од овие етапи, се карактеризираа со свои различни специфики и ја отсликуваа политичката и економска промена на потребната трансформација и развој на воздушниот транспорт.

Првата етапа на развој на воздушниот транспорт, започна веднаш по осамостојувањето на Република Македонија и се карактеризираше со активности поврзани со пристапот во Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство и членството во ИКАО. Формирањето на националните воздухопловни власти, од институционален аспект, ги забрза процесите во насока на исполнување на обврските од членството во меѓународните воздухопловни организации. Исто така, во овој период доаѓа до изнаоѓање на политичко решение односно суверенитетот и преземање на надлежноста врз македонското небо каде особена важна улога одигра ИКАО.

Втората етапа на развој беше поврзан со членство во пан-европските организации, во прв ред Европската конфрениција за цивилно воздухопловство и ЕУРОКОНТРОЛ односно учеството во нивните стратегии и програми за развој на европскиот воздушниот сообраќај. Етапата се карактеризираше и со засилени активности и финансиска поддршка во воздушниот транспорт од европската финансиска институција-ЕБОР.

Третата фаза на развој на воздухопловството, беше одраз на интеграцијата на Република Македонија во Европската унија односно Процесот на стабилизација и асоцијација и соработката со институциите на Европската унија особено Европската комисија. Фазата се карактеризираше со вклучување и активно учество на РМ во проектите поддржани од програмата КАРДС како што беа АСАТЦ, иницијативите на Европската комисија за склучување на Договорот за создавање на Европска единствена воздухопловна област (ЕЗВО), Хоризонталната спогодба за воздушен транспорт и прошурување на

Единственото европско небо кон Југоисточна Европа односно проектот СЕЕ-ФАБА.

1. Членството на РМ во ИКАО, формирање на национални воздухопловни власти и суверенитет врз македонското небо

Историските политички промени што ја зафатија Европа, доведоа до огромни промени во светот на воздухопловството. Падот на комунистичкиот блок и распаѓањето на бившата Југославија доведе до создавање на заедница на независни држави и ја отвори можноста за пристап на земјите од Централна и Источна Европа во меѓународните воздухопловни организации заедно со другите земји од Западна Европа. Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство јасно истакна дека секоја земја има целосен и исклучителен суверенитет врз својата територија. Република Македонија на 9 јануари 1993 година и пристапи на Меѓународната конвенција за цивилното воздухопловство и стана членка на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Паралелно со овој процес се наметна и потребата за институционален развој неопходен за процесот на национално регулирање на домашниот и меѓународниот воздушниот транспорт.

Реструктурирањето на воздушен простор на поранешна Југославија за македонските власти беше проследен со комплексен транзиционен период во преземање на целосната надлежност преку македонското небо. Зачленувањето на РМ во ИКАО овозможи олеснување на правната процедура која траеше во периодот од мај 1992 година до ноември 1996 година. Новата политика за оперирање на Република Македонија беше насочена кон формирање на национален регион за информирање во летањето. На 21 април 1996 година во регионалната канцеларијата на ИКАО во Париз беше постигнат конечен договор помеѓу македонските власти и бившата југословенска држава.

Историски, развојот на воздушниот транспорт во РМ покажа дека одредените цели на националното регулирање во полето на меѓународниот воздушен транспорт беа во зависност од меѓународно-правните односи,

националните економски политики, големина на нејзината територијата и локација, степенот на развој на државата, домашните и меѓународни политики.

2. Република Македонија и пан-европските воздухопловни организации

Втората етапа на развој на воздушниот транспорт во Република Македонија имаше два аспекта. Едниот аспект беше членството и активно вклучување на Република Македонија во пан-европските организации за воздушен транспорт во прв ред Европската конференција за цивилното воздухопловство и ЕУРОКОНТРОЛ. Другиот аспект беше значајната финансиска поддршка од страна на ЕБОР.

Со цел, континуиран развој на безбеден, ефикасен и одржлив систем на воздушниот сообраќај во чекор со Европа, на 2 јули 1997 година, Република Македонија и пристапи на Европската конференција за цивилното воздухопловство. Со одлука на 21-та Пленарна седница на триеналето на ЕКАК одржано во Стразбург, Република Македонија стана 37-та земја-членка на ЕКАК.²⁵² Како земја-членка на ЕКАК, Република Македонија веќе имаше блиска соработка со Организацијата ЕУРОКОНТРОЛ. На 12 февруари 1998 година, беа склучени двата билатерални договори помеѓу ЕУРОКОНТРОЛ и Република Македонија во однос на Европската програма за хармонизација и интеграција на контролата на воздушниот сообраќај (ЕАТЦИП) и Централната служба за менаџмент на протокот (ЦФМУ). Договорите го формализираа учеството на Република Македонија во ЕАТЦИП и ЦФМУ и обезбедија поделба на трошоците во однос на двете програми. Со потпишување на билатералната спогодба помеѓу РМ и ЕУРОКОНТРОЛ, во врска со Програмата за интеграција и хармонизација на системите на контролата на летање (ЕАТЦИП), Република Македонија му го довери на ЕУРОКОНТРОЛ, во соработка со надлежните органи на земјите членки на ЕКАК, раководењето со Европската програма за усогласување и интегрирање на контролите на летање, на начин применлив на нејзините АТМ системи. Со тоа Република Македонија мораше да направи

²⁵² Службен весник на Република Македонија 34/96

соодветни интегрални правни одредби со цел нејзините програми за развој, планирање и инвестиции да бидат сообразни со одлуките и мерките на ЕУРОКОНТРОЛ како раководно тело на ЕАТЦИП за реализираја на проектот за добивање систем на контрола на летање според зацртаните планови на ЕУРОКОНТРОЛ.²⁵³

3. Улогата на европските финансиски институции во развојот на воздушниот транспорт

Воздушниот сообраќај во Република Македонија како дел од регионалниот развоен план на ЕУРОКОНТРОЛ, имаше потреба од надградба за прилагодување на повисоко ниво на регионалниот сообраќај и зголемување на безбедносните стандарди на летањето. Европската банка за обнова и развој и ЕУРОКОНТРОЛ овозможија инвестирање за развој на воздушниот сообраќај од околу 31,111 милиони евра. Тоа представуваше 10 % од вкупните финансиски позајмици од 307,22 милиони евра што Република Македонија ги доби од ЕБОР во периодот 1991-2003 година.²⁵⁴

Инфраструктурата на воздушниот транспорт обезбедува поддршка за конкурентна воздухопловна средина. За постигнување на оваа цел, ЕБОР активно одобруваше долгорочно финансирање за услугите во воздушниот сообраќај и аеродорските проекти. Каде што беше можно, ЕБОР даваше прво приоритет за членките во ЕУРОКОНТРОЛ, која беше задолжена за прекудржавната контрола на летањето во горните области на воздушниот простор на земјите-членки и гарант за оперативната интеграција во единствената Европска мрежа и централизирано и сигурно вршење на наплата за услугите во воздушната пловидба. Како резултат на оваа институционална и финансиска рамка давателите на услуги за воздушната навигација имаа заработка и широк пристап до финансиските пазари. Банката имаше корисна

²⁵³ Подетална разработка на односите помеѓу Република Македонија и ЕУРОКОНТРОЛ и ЕКАК може да се најдат Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Интерграфика, Скопје, 2004 стр. 53-59

²⁵⁴ Вкупните EBRD финансии вклучуваа 5.5 милиони евра обезбедени во форма на гаранции. Извор: European Bank for Reconstruction and Development. *EBRD investments 1991-2003*. London: EBRD, 2004. <<http://www.ebrd.com/pubs/general/invest/invest03.pdf>>

улога во партнерство со комерцијалните банки за обезбедување на долгорочни обврзници и гаранции за ризикот.²⁵⁵

²⁵⁵ Подетална разработка на финансирањето на ЕБОР во проектите на Република Македонија се дадени: Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Интерграфика, Скопје, 2004 стр. 80-85

II. ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ И ПРОЦЕСОТ НА ЕВРОПСКА ИНТЕГРАЦИЈА

ПРОЦЕСОТ НА СТАБИЛИЗАЦИЈА И АСОЦИЈАЦИЈА И ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Односите на Република Македонија и Европската унија во однос на воздушниот транспорт датираат уште од 1995 година кога Република Македонија беше интегрирана во активностите на ФАРЕ²⁵⁶ поврзани со АТМ преку ЕУРОКОНТРОЛ. Со потпишување на Договорот Supertino со Европската заедница во однос на транспортот во Луксембург 1997 година, Република Македонија се вклучи во развојот на транспортниот систем заснован на потребите за заштита на животната средина, регулирање и размена на информации, транспортните политики и особено транспортната инфраструктура.²⁵⁷

Интеграција во структурата на Европската унија беше основна цел и главна движечка сила уште од самостојувањето на Република Македонија. Третата фаза на развој на воздухопловството во Република Македонија беше одраз на процесот на европска интеграција. Оваа фаза во прв ред беше водена од ПСА и соработката со институциите на Европската унија особено Европската комисија. Таа се карактеризираше со активно учество на Република Македонија во регионалната иницијатива за подобрување на безбедноста во воздухопловството и контролата на летање Проектот АСАТЦ, иницијативата за Европската заедничка воздухопловна област, Хоризонтална спогодна за воздушниот транспорт и создање на функционални блокови на воздушен простор во Југоисточна Европа СЕЕ-ФАБА. Независно од овие проекти се спроведуваа и проектот за одвојување на регулаторските и оперативните функции на давателот во воздушната навигација поддржан од GTZ (DFS) и

²⁵⁶ The Programme for Harmonised ATM Research in EUROCONTROL, (PHARE)

²⁵⁷ Намерата за продлабочување на соработката со Европската заедница беше изразена во Договорот помеѓу Европската заедница и Република Македонија во полето на транспортот (Official Journal L348, 18/12/1997 p.0170-0177)

проектот за приближување на трговското законодавство АТЛ со она на Европската унија со што беше опфатена државната помош во воздушниот транспорт.

1. Процесот на стабилизација и асоцијација и предизвиците за проширување на Европската унија

Процесот за стабилизација и асоцијација е амбициозна стратегија за помош на регионот и ја поддржува филозофијата на ЕУ за Западниот Балкан. Европската унија истакна дека подлабока соработка на соседните држави ќе осигура подобра национална односно регионална стабилност. Тоа ќе овозможи политичка и економска стабилност како и раст неопходни за економски развој и поблиска асоцијација со ЕУ отворајќи го патот кон членството во ЕУ. Стратегијата на Европската унија за Југоисточна Европа беше иницирана и следена од искуството на Балканот. Воените конфликти во текот на деведесетите и потребата од долгорочна стабилизација и стратегија за превенција на кризите се истакна како подобро проактивно решение наспроти реактивно справување со проблемите. За таа цел, Советот на ЕУ во 1997 година ја донесе стратегијата за регионален пристап на Европската унија во врска со Југоисточна Европа (вклучително и Западен Балкан) со главна карактеристика на стратегијата: политичката и економска условеност за развој на билатералните односи.

Во мај 1999 година, Европската комисија го предложи ПСА со цел прогресивно пристапување на земјите од Западен Балкан кон ЕУ прилагодено на состојбите на секоја земја, поттикнување на либерализација на билатералната трговија и физибилити студија за ССП преку заедничка консултативна група.²⁵⁸ ПСА претставува важна пресвртница во политиката на Европската унија кон пет држави на регионот во Југоисточна Европа. Европската комисија предложи

²⁵⁸ Communication from the Commission to the Council and the European Parliament of 26 May 1999 on the stabilisation and association process for countries of South-Eastern Europe [COM (1999)235 final - Not published in the Official Journal].

развој на ПСА преку воведување на сигурни елементи инспирирани од пристапниот процес како што е воведување на Партнерства за европска интеграција²⁵⁹ за земјите од Западен Балкан. Целта на Партнерствата ќе биде да се идентификуваат приоритети за акција (краткорочни и среднорочни реформи) кои земјите треба да ги изведат и со тоа да обезбедат насоки за помош преку програмата CARDS. Тие треба да го отсликаат одреденото ниво на развој на секоја држава и да ги прилагодат нивните специфични потреби. Приоритетите на ова Партнерство во основа ќе ги следат политичките и стратегиските приоритетите на Комисијата.

2. Спогодба за стабилизација и асоцијација

Како значаен правен односно спогодбен инструмент, Спогодбите за стабилизација и асоцијација претставуваат камен темелник на ПСА но и клучен чекор за завршување на процесот. Спогодбата го претставуваат ангажирањето на земјата потписник за завршување на обврските во транзициониот период на формална асоцијација со Европската унија што несомнено претставува висока политичка вредност. ССА ги одреди предусловите за членство на Република Македонија во Европската заедница. Во однос на европските вредности и принципи, усвојувањето на *acquis* на Европската заедница беше предуслов за исполнување на критериумите од Копенхаген. Централната точка на процесот на европската интеграција беше прогресивна имплементација на одредбите од Спогодбата особено во полето за развивање на економската и меѓународна соработка, приближување на законодавството со она на Заедницата, промовирање на хармонизирани економски релации и постепен развој на слободна трговска област со европската заедница.

Во однос на приближувањето на законодавството, Спогодбата ја обврзува Република Македонија, во текот на преодниот период, да ја прилагоди својата легислатива, вклучувајќи ги административните, техничките и другите норми кои оние во Заедницата во насока на либерализацијата на услугите во воздушниот

²⁵⁹ European Integration Partnerships

транспорт, замен пристап кон пазарите и олеснување на движењето на патници и стока. Напредокот во оваа област и условите за развој на слободното давање на услугите во воздушниот транспорт ќе биде испитуван од страна на Советот за стабилизација и асоцијација. Ваквите одредби создадо цврста правна основа склучување на нови договори како што беа хоризонталните спогодби за некој аспекти во воздушниот транспорт. Правото на основање на претпријатија во ССА ќе биде исклучено за услугите во авионскиот превоз.²⁶⁰ Тоа понатаму ќе биде регулирано во Договорот за формирање Европска заедничк авоздухопловна област.

3. Аспектите на програмата КАРДС во контекст на Европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај

Регионалниот инфраструктурен развој зацртан во регионалната стратешка рамка има за цел да ја развие инфраструктурата на земјите од Западен Балкан. Преку помошта на Заедницата ќе се развивјат кохерентни стратегии за инфраструктура врз основа на меѓународните димензии на транспортот и енергијата. Продолжување на системот на пан-европски мрежи во регионот е поддржан од ПСА и се оствари преку приоритетни студии за регионалната инфраструктура и процес на дискусии. Приодот користен за постигнување на регионалниот развој на инфраструктурата го користи истиот приод како за земјите-кандидати за пристап од централна Европа преку процесот на заедничка Проценка на потребите за транспортна инфраструктура (Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA). Програмите за имплементација беа насочени во две насоки. Првата насока ја истакна потребата од средби и користење на општествени и бизнис врски за да се осигураат владите, меѓународните финансиски институции и Европската комисија да дискутираат и да согласат стратешки опции и одлуки. Втората насока е изработка на студии за развој на регионална инфраструктура во три целни области: транспорт, енергија и екологија. Повеќето резултати беа постигнати преку постоечките активност и студиите на Европската инвестициона банка, Европската банка за обнова и

²⁶⁰ Член 50, Поглавје II (Основање претпријатија) од Спогодбата за стабилизација и асоцијација

развој, Пактот за стабилност и другите меѓународните финансиски институции. Тие ќе бидат земени во предвид во регионалната стратешка рамка за да се осигура дека активностите на програмата КАРДС во оваа област се релевантни и корисни. Документот на Европската комисијата од јуни 2001 година "Инфраструктура за транспорт и енергија за Југоисточна Европа" е основа и почетна точка за поддршката на програмата КАРДС во однос на регионалната стратегија за транспорт и енергија. Шематскиот план во овој документ кој ги содржеше главните приоритети, различните иницијативи, работите завршени во последната декада и критериумите за приоритет на коридорите и проектите. Тој беше финансиран и од програмата КАРДС и други донатори во 2001 година и ја покриваше енергијата и транспортот преку значајната Регионална студија за транспортната инфраструктура (Transport Infrastructure Regional Study (TIRS)) во контекст на Пактот за стабилност.

Во однос на програмите за спроведување, регионалната стратегија на КАРДС ги истакна програмите за институционална надграба и техничка помош вклучувајќи ја координацијата и размена на програмите со ЕУРОКОНТРОЛ. Во однос на комплементарноста на регионалната КАРДС програма со националните програми, регионалната програма ќе ја преземе неопходната фаза за институционална изградба. Втората фаза за имплементација ќе ја опфати регулацијата на вистинската структура на контролата на летање преку прилагодување со нормите на ИКАО, ЕУРОКОНТРОЛ и на Европската унија. Втората фаза ќе биде преземена од страна на националните влади и извори на финансии од МФИ.

Индикаторите за постигнување успех на регионалниот развој на контролата на летање во контекст на програмата КАРДС се исто така поделени во две групи. Првата група го опфаќа комплетирањето на регионалните кохерентни национални работни планови за подобрување на контролата на летање. Втората група на индикатори го опфаќа капацитетот на институциите за контрола на летање во регионот за да го осигура МФИ и националното финансирање за имплементација на нивните работни планови. Имплементацијата ќе биде со централизирана основа од страна на релевантни сервиси на Комисијата.

4. Проект на Европската унија за воздухопловна безбедност и контрола на летање во Западен Балкан (КАРДС-АСАТЦ)

Воздушниот транспорт во Југоисточна Европа се соочи со голема препрека. Во 1996 година, воздушниот сообраќај во регионот изнесуваше околу шест милиони патници и 125 000 воздухопловни движења (со исклучок на прелетите). Регионот се карактеризира со широка мрежа на воздушни рути, но нивното користење се намали во последните десет години. Нивото на сообраќај опадна како резултат на конфликтот во поранешна Југославија. Предизвиците со кои се соочи воздушниот сообраќај во Југоисточна Европа не се слични со предизвиците на останатиот дел од Европа. Уште еднаш, подобрувањето во политиките и институциите се представи како висок приоритет во поглед на инвестициите кои треба да продуцираат потенцијални бенифиции. Потребата за реорганизација на Европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај за формирање единствен систем во линија со иницијативата на Единственото европско небо на Европската комисија се покажаа неминовна. Важен пример за потребата на паралелен процес во инвестициите и регулаторните реформи е подобрувањето на системите за контрола на воздушниот сообраќај, кој е висок приоритет и за регионот и за авиокомпаниите кои оперираат или транзитираат во регионот.

Важен приоритет за регионот е воздухопловната безбедност. Главен мотив за поддршка на Европската заедницата преку програмата КАРДС во однос на воздухопловната безбедност беше констатацијата дека регионот на Западен Балкан се соочува со проблемите како што се недостаток на воздухопловна легислатива, несоодветна и неефикасна институционална структура и недостаток на човекови и финансиски ресурси. Земјите поддржани од програмата КАРДС се соочуваа со комплексни и многу битни недостатоци во однос на воздухопловната безбедност и контролата на летање. Една од најзначајните карактеристики беше потребата за значајни законски и институционални реформи вклучувајќи го тука раздвојувањето на регулаторот односно цивилната воздухопловна управа или министерството за транспорт од давателот на услуги во воздушната навигација. Од друга страна потребата ја вклучува помошта за развој на човечките ресурси и обука, аспектите на функционален, технички и инфраструктурен развој на

менаџментот на воздушниот сообраќај и проценка и имплементација на воздухопловната безбедност и сигурност. Иако КАРДС програмата може да создаде потребен институционален предуслов за инвестиции, овие инвестиции самите ќе треба да бидат преземени од страна на државите или компаниите.

Глобалната цел на проектот АСАТЦ е поддршка на активно учество на Албанија, Босна и Херцеговина, Хрватска, Србија и Црна Гора и Македонија во Процесот на стабилизација и асоцијација. Проектот АСАТЦ кој се спроведуваше и ја следеше насоката и рамката на програмата КАРДС се стемеше да допринесе преку ПСА за развој на цивилното воздухопловство во земјите на Западниот Балкан поддржани од програмата КАРДС.

Европската Комисија и ЕУРОКОНТРОЛ во партнерство со ЈАА на 10 Април 2003 година го потпишаа договорот за грант за првата фаза на проектот вреден 5 милиони евра за јакнење на безбедноста во воздухопловниот сектор и контролата на летање во Западен Балкан (Grant Agreement for the Air Safety & Air Traffic Control project, ASATC).²⁶¹ Овој проект ќе обезбеди поддршка за цивилните воздухопловни власти и давателите на услуги во воздушната навигација во петте земји на КАРДС и претставуваше голема можност за напредок на АТМ системот во оваа круцијална област, за придобивка на целиот континент. Со првата фаза на проектот со финансиска рамка од 400 000 евра се овозможи проценка и идентификација на потенцијалните подпроекти и акции за подобрување на менаџментот на воздушниот сообраќај и воздухопловната безбедност во регионот. Почетната потребна проценка го покри целиот обем на активности на националните воздухопловни власти и контролата на лет. Клучните области се законската регулатива и институционалните барања, менаџмент на капацитетот, операциони и технички аспекти, човечките ресурси и обука, воздухопловната безбедност за составување список на соодветни проекти што треба да се имплементираат во втората фаза.

Во втората фаза, АСАТЦ Фаза II проектот имаше за цел да го прилагоди воздушниот сообраќај и состојбите во воздухопловството во петте КАРДС држави со оние на остатокот на Европа. Со тоа ќе се создадат основните услови за имплементирање на амбициозната иницијатива за Единствено европско небо.

²⁶¹ Delegation of the European Commission, Skopje. European Union Newsletter. Skopje: Delegation of the European Commission, April 2003.

Од суштинска важност за Проектот е тоа што тој ги вклучува трите најзначајни европски фактори- ЕК, ЈАА и ЕУРОКОНТРОЛ, со заедничка цел да го подобрат воздушниот транспорт и безбедноста во петте држави, како главна придобивка, за совладување на идниот предизвик за создавање Едно небо за Европа.

Регионалната димензија на проектот претставува второ ниво на интеграција и консолидација и ја постави глобалната перспектива на земјите опфатени со ПСА и поддржани од помошта на Заедницата со програмата КАРДС. Поставените регионалните приоритетни потреби како глобални резултати во рамките на програмата АСАТЦ се фокусираа на аспектите на воздухопловната безбедност, законската, регулаторната и институционалната рамка; менаџерските способности и човечките ресурси, оперативните и техничките аспекти и подготовка и обука на клучните човечки ресурси.

Спроведување на проектот АСАТЦ имаше за цел да ги подготви земјите од Западен Балкан за вклучување во регулаторната рамка на иницијативата на Европската комисија за Единствено европско небо. Проектот исто така треба да ги оствари очекуваните придобивки во насока за поплочување на патот на земјите вклучени во ПСА кон идното членството во Европските заеднички воздухопловни власти (ЈАА) и имплементација на европските заеднички воздухопловни услови (JARs).

5. Европска заедничка воздухопловна област и Република Македонија

Во мај 2004 година Унијата го зголеми своето членство од 15 на 25 држави. Преговорите со Бугарија и Романија постигнаа добар напредок и земјите пристапија во ЕУ на 1 јануари 2007 година. Ова проширување ја доведе Европската унија физички поблиску всушност на прагот на Западниот Балкан со што се отвори нова перспектива за подинамичен процес на европска интеграција и подлабоко влијание врз земјите од регионот. Европската унија потврди дека процесот на проширување нема да створи нови бариери и дека Унијата е отворена за земјите кои ќе ги исполнат критериумите за членство од Копенхаген. Комисијата ја претстави новата рамка за односи со своите источни и

јужни соседи преку Европската политика за соседството.²⁶² За земјите кои пристапија во Европската унија, процесот на пристапување претставуваше катализатор на промени и забрзување на имплементацијата на комплексните и тешки политички, институционални и економски реформи.

Европската комисија во својот Втор извештај на ПСА истакна дека е особено важно да се инкорпорира *acquis communautaire* во националните закони, но исто така и способноста да се осигура негова ефикасна применливост преку соодветните административни и правосудни процедури. Земјата која сака да пристапи во ЕУ, членството и наметна таа да ги усвои правилата на Европската унија односно *acquis* и да ја осигура неговата имплементација и примена. Преговорите за пристап се структурирани во 31 поглавје со кои се покриваат различните области на правото на ЕУ. Што се однесува до поглавјето за транспорт, пакетот регулативи за либерализација на воздушниот транспорт, регулативите за Единствено европско небо и останатите регулативи ќе се инкорпорираат во *acquis communautaire*, и тие понатаму треба да станат релевантен дел од националната легислатива. Затоа ќе биде многу важно за земјата која сака да стане членка на Европската унија да биде способна да ја усвои новата регулаторна рамка за воздушниот транспорт.

Договорот за европска заедничка воздухопловна област претставува значаен и динамичен инструмент кој го поплочи патот и разви нова насока за прифаќање на *acquis* на Заедницата во однос на воздухопловството. Во март 2005 година во Брисел, јадрото на Европската унија, се отворија преговорите за Договорот за ЕЗВО како историска пресвртница на европскиот развој на цивилното воздухопловство на земјите вклучени во ПСА. Целта на преговорите, како што истакнаа преставниците на Европската комисија, кои ги водеа преговорите во име на Европската заедница, беше да се создаде заедничка област за воздухопловство врз основа на правила и стандарди кои се применуваат во Заедницата и ставија акцент на политичката и економската важност на идниот Договор како за регионот така и за Европската заедница. На оваа средба беше презентираан првиот нацрт текст за идниот Договор, подготвен за дискусија и

²⁶² Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: Wider Europe-Neighbourhood: A new Framework for Relation with our Eastern and Southern Neighbours, COM (2003) 104 final

доставен за понатамошен коментар на партнерите во ЕЗВО. Од страна на преставниците на ТАИЕХ беше презентирана постоечката можност за краткорочна техничка помош која стана достапна и особено значајна за помош на земјите од Западен Балкан во транспозиција на воздухопловното ақис на Заедницата. Понатамошниот тек на преговорите беше организиран во рамка од неколку настани како што беа: Семинарот за ЕСАА Aviation Acquis во Брисел со помош на ТАИЕХ, посета на експертите од Европската комисија за подлабока проценка на состојбите и законската регулатива во поглед на воздухопловството, билатерална дискусија за транзициониот протокол како и втората мултилатерална средба за преговори врз основа на завршениот нацрт-договор кон крајот на 2005 година.

Договорот за Европската заедничка воздухопловна област имаше јасна цел и беше фокусиран во специфичната област на делување-воздухопловството. Препознавајќи го интегративниот карактер на меѓународното цивилно воздухопловство, Европската унија преку Европската комисија имаше желба да создаде Европска заедничка воздухопловна област вклучувајќи ги земјите од Западен Балкан. Во начелото на Договорот беше интеграција на овие земји во Европскиот единствен воздухопловен пазар преку примена на исти норми и стандарди кои се применуваат во ЕУ и ќе се применуваат во целата област која ја опфаќаат земјите вклучени во ПСА. Постигнување на Европска заедничка воздухопловна област заснована врз заеднички пристап на пазарите за воздушен транспорт, слобода за основање на претпријатија со еднакви услови за конкуренција вклучувајќи ја безбедноста, сигурноста, менаџментот на воздушниот сообраќај, социјалната хармонизација и животната средина значеше дека е неопходна отвореност кон новата легислатива на Европската заедница за воздухопловството. Основната структура на Договорот за ЕЗВО преку главните одредби се темели на принципот на недискриминација, слобода за основање на претпријатија и пристап на пазарот. Ова е и значајна пресвртница во воздухопловството имајќи ја предвид сличноста со одредбите содржани во Договорот за Европската заедница. Договорот упатува на поширока конкуренција и мерки за регулирање на помош од државата во согласност со одредбите зацртани во ССА. Приближувањето кон Европската унија преку

почитување на суверенитетот, соработка со институциите на Заедницата и создадените услови за прифаќање на нова легислатива односно правото на Заедницата з воздухопловството исто така беше од голема важност. Од друга страна, Договорот истакна дека пристапот на пазарот е услов за усвојување на стандардите на Заедницата во другите области како што се безбедноста и сигурноста. Во однос на сигурноста во воздухопловството тоа значеше дека партнерите во ЕЗВО ќе бидат предмет на инспекција од страна на Заедницата а во однос на безбедноста во воздухопловството земјата ќе учествува како опсервер во ЕАСА. Што се однесува до менаџментот на воздушниот сообраќај, основниот принцип на Договорот беше проширување на легислативата за Единственото европско небо кон земјите од Западниот Балкан и вклучување во развојот на SESAME.

Со потпишување на Мултилатералниот договор за Европска заедничка воздухопловна област на 9 јуни 2006 година, Република Македонија има обврска во својот национален правен систем да го примени правото на Заедницата за воздухопловството. Договорот создаде услови, воздухопловството во Република Македонија правно и институционално да биде реформирано и усогласено со европските стандарди и регулатива. Започнувајќи од промената во економското регулирање односно либерализацијата на воздушниот транспорт и контролата на државната помош, зголемување на безбедноста и сигурноста па се до социјалните задачи и заштитата на животната средина Договорот за европска заедничка воздухопловна област претставува значаен импулс за развој на воздухопловството во Република Македонија. Покрај правната компонента, Договорот за ЕЗВО област наметнува значајни реформи во институционалната структура и тоа во прв ред раздвојување на давањето на услуги и регулаторните функции. Членот 13(1) од Договорот, истакна дека договорните страни ќе соработуваат во полето на менаџмент на воздушниот сообраќај за да го прошират Единственото европско небо кон Европската заедничка воздухопловна област и да ги унапредат безбедносните стандарди како и вкупната ефикасност на главните стандарди на воздушниот сообраќај во Европа. Во однос на либерализација на воздушниот транспорт, Договорот ја истакна потребата од слободно формирање на цените за превоз на патници и товар пазарот за воздушен транспорт. Со целосна имплементација на Договор авиопревозниците

од земја-членка на ЕЗВО ќе се стекнат со статус на авиопревозник на Заедницата. Со тоа тие ќе можат слободно да оперира во сите рути на заедницата.

Договорот истакна дека за примената на Единственото европско небо во нивните територии, страните ќе мораат да ја прилагодат институционалната структура на Единственото европско небо, особено да именуваат или формираат национални тела за надзор најмалку функционално раздвоени од давателот на услуги во воздушната навигација.

Транзициониот договори помеѓу Европската заедница и Република Македонија истакна дека во првиот транзиционен период мора да се раздвои давателот на услуги во воздушниот сообраќај и националното регулаторно тело, да се формира национално тело за надзор на услугите во воздушниот сообраќај, да започне со реорганизација на воздушниот простор во функционални блокови и да го примени флексибилното користење на воздушниот простор.²⁶³ Во земјите-членки на ЕУ, постоечката регулаторна рамка ќе ги инкорпорира четирите регулативи за Единствено европско небо. Во земјите кои не се членки на ЕУ, постоечката рамка за донесување на прописи ќе биде од национална природа со транспозиција на ЕУ регулативите за Единствено европско небо во националните закони. Ваквите закони треба да создадат основа за сертификација и именување на давателите на услуги во воздушната навигација во согласност со Заедничките услови на Европската заедница.

Политиката на Европската унија за воздушниот транспорт содржана во Договорот за создавање на Европска заедничка воздухопловна област се состои од неколку значајни области кои ја покриваат економска политика, менаџмент на воздушниот сообраќај, безбедноста, сигурноста, животна средина, социјални работи и заштита на патниците. Ваквата политика за воздушниот транспорт беше развивана од страна на Европската заедница уште од крајот на седумдесетите. Процес е особено значаен затоа што тоа е прв пат група на земји заедно да развиваат заедничка задолжителна политика за воздушниот транспорт. Оваа политика особено се разликува од приодот на ИКАО во однос на економските аспекти и по правилата кои се задолжителни без можност земјите-

²⁶³ Членот 2 (iv) на Протоколот V од Договорот за ЕЗВО

членки да испратат разлики. Правилата на ЕУ мора да се применуваат во секоја националниот правен систем на земја-членка како европски закон. Ваквиот приод беше основа на Договорот за Европска заедничка воздухопловна област.

Врз основа на Договорот за Европска заедничка воздухопловна област, Заедничкиот комитет (Joint Committee) беше формиран како надлежен за администрација на Договорот. Комитетот мора да осигура правилна имплементација на договорот. За таа цел, Заедничкиот комитет кој ќе биде составен од претставници на договорните страни мора да направи препораки и да донесува одлуки.²⁶⁴

6. Хоризонтална спогодба помеѓу Европската заедница и Република Македонија за одредени аспекти во воздушниот превоз

Пазарот на воздушниот транспорт кои ги вклучува ЕУ и осумте земји на Југоисточна Европа се карактеризираше со повеќе билатерални договори со кои се регулираше воздушниот транспорт. Овие билатерални договори ќе бидат заменети целосно или делумно за да се избегне коализија со Европска заедничка воздухопловна област и конфликт со политиката за воздушниот транспорт дефинирана од Заедницата.

Спогодбата за стабилизација и асоцијација создаде правна основа за координиран развој и прогресивна либерализација на транспортот меѓу Република Македонија и Европската заедницата адаптирана на нивните реципрочни комерцијални потреби. Спогодбата истакна дека условите за заемен пристап на пазарот за воздушен транспорт ќе бидат уредени со специјални спогодби кои ќе бидат предмет на договор меѓу страните по стапување на сила на ССА.²⁶⁵ Таа ги обврза страните дека нема да преземат мерки или активности кои се порестрективни или дискриминаторски во споредба со состојбата што постоела пред стапување во сила на Спогодбата за стабилизација и асоцијација.

²⁶⁴ Article 18 of Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and UMNIK on the establishment of a European Common Aviation Area

²⁶⁵ Член 57, Поглавје III (Давање на услуги) од Спогодбата за стабилизација и асоцијација

Европската комисија, во јули 2005 година, ги одобри четирите таканаречени "хоризонтални" договори за воздухопловство за четири земји од Западен Балкан односно Македонија, Србија и Црна Гора, Албанија и Босна и Херцеговина. Договорите усвоени од страна на Европската комисија понатаму беа спроведени до Советот на Европската унија за одобрување. Што се однесува до Хрватска, која веќе имаше кандидатски статус и оствари значаен развој по прашањето на европската интеграција, Европската комисија веќе го одобри нацртот на хоризонталниот договор кој тековно се дискутираше во Советот. Хоризонталните договори за воздухопловство имаа за цел ги доведат билатералните договори помеѓу земјите-членки на Европската унија и овие трети држави во линија во правото на ЕУ. Договорите, всушност не ги заменуваат склучени постоечките билатерални договори туку ги отстрануваат клаузулите со дискриминаторска содржина кои се наоѓаат во нив. Главната цел на Европската унија беше конечно ставање на крај на дискриминаторските одредби кои не дозволуваа авиокомпаниите од Европската унија да летаат од земјата-членка на ЕУ кон трети земји под називот превозник на Заедницата. Ваквите национални клаузули кои се однесуваа на авиокомпаниите сместени во постоечките билатерални договори станаа незаконски после одлуката на Европскиот суд на правдата од 5 ноември 2002 година. Оваа одлука од страна на Комисијата претставуваше важен чекор кон понатамошно јакнење на односите во воздухопловството помеѓу Европската унија и Западниот Балкан.

На 9 јуни во Луксембург беше потпишана Хоризонталната спогодба помеѓу Европската заедница и Република Македонија за одредени аспекти на воздушниот превоз.²⁶⁶ Спогодбата истакна дека одредбите спротивни на правото на Заедницата кои се во билатералните спогодби за воздушниот транспорт склучени помеѓу земји-членки на Европската заедница и Република Македонија треба да се изменат. Европската заедница имаше ексклузивна компетентност во однос на некој аспекти содржани во билатералните договори и го бранеше основниот принцип за правото на формирање претпријатие. Имено, авиопревозниците формирани во земјите-членки на ЕУ имаат право на недискриминаторски пристап на рутите со третите земји. Затоа спогодбата имаше за цел ги доведе во

²⁶⁶ Закон за ратификација на Спогодбата помеѓу Европската заедница и Република Македонија за некои аспекти на воздушниот сообраќај, *Службен весник на Република Македонија* 127/06

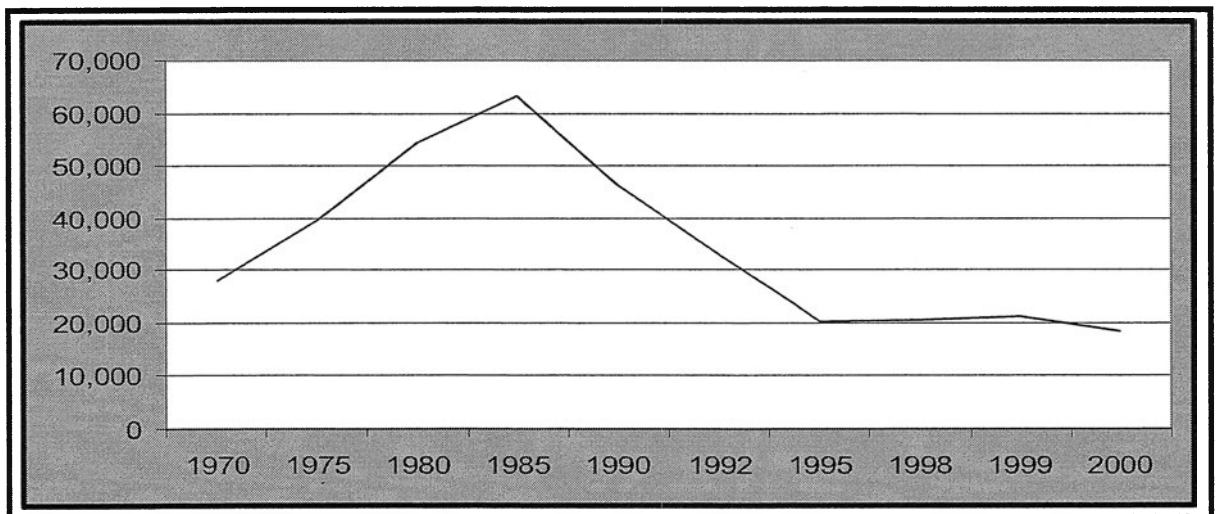
линија со правото на ЕУ одредбите за именување од страна на земјите-членки, регулаторната контрола, таксата за гориво и тарифите за превоз. Исто така, спогодбата истакна дека одредбите од билатералните договори за воздушен транспорт помеѓу земјите-членки на Европската заедница и Република Македонија кои се спротивни на правото на ЕУ мора да бидат доведени во согласност со европско право за да формираат цврста правна основа за воздушен превоз.

III. ЕКОНОМСКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТИ НА ВОЗДУШНИОТ ТРАНСПОРТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Еволуција на пазарот на воздушен транспорт во Република Македонија

Сложената политичка, економски и социјална клима како резултат на дезинтеграцијата на Југославија и нејзините пазари, воената криза која случи потоа и големиот пад на економијата силно се одрази врз транспортот на патници во Република Македонија. Вкупниот транспорт на патници како збир од патниот, железничкиот, воздушниот и езерскиот (со исклучок на градскиот) после 1985 година забележа тренд на силно опаѓање.

Графикон 7. Трендот на вкупниот транспорт на патници во Република Македонија во периодот 1970-2000 година



Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија, *Годишник 2000 и 2001*

Во 2000 година вкупниот транспорт на патници од овие четири модалитети опадна за повеќе од половина и изнесуваше 18 милиони во споредба со 63 милиони патници во 1985 година.

Табела 23. Бројот на патници по модалитети на транспорт во РМ (1970-1990 год.)
(илјада патници)

Модалитет на транспорт	1970	1975	1980	1985	1990
Железница	6,388	5,742	5,471	6,765	5,055
Патен	21,543	33,730	48,587	55,975	40,665
Воздушен	57	175	281	367	522
Езерски	89	40	33	30	34
Вкупно	28,077	39,687	54,372	63,137	46,276

Извор: Државен завод за статистика на РМ, *Годишник 2000 и 2001*

За разлика од падот во патниот, железничкиот и езерскиот транспорт, воздушниот транспорт на патници во периодот помеѓу 1970 и 2000 година забележа значителен раст. Во истиот период, воздушниот транспорт на патници се зголеми за 10 пати. Во 2000 година, воздушниот транспорт на патници забележа раст од 274% во споредба со 1985 година. Особено силен раст се забележа во 1999 и 2000 година, како резултат на бегалската криза во Косово кога во Република Македонија по воздушен пат се транспортираа над милиони патници.

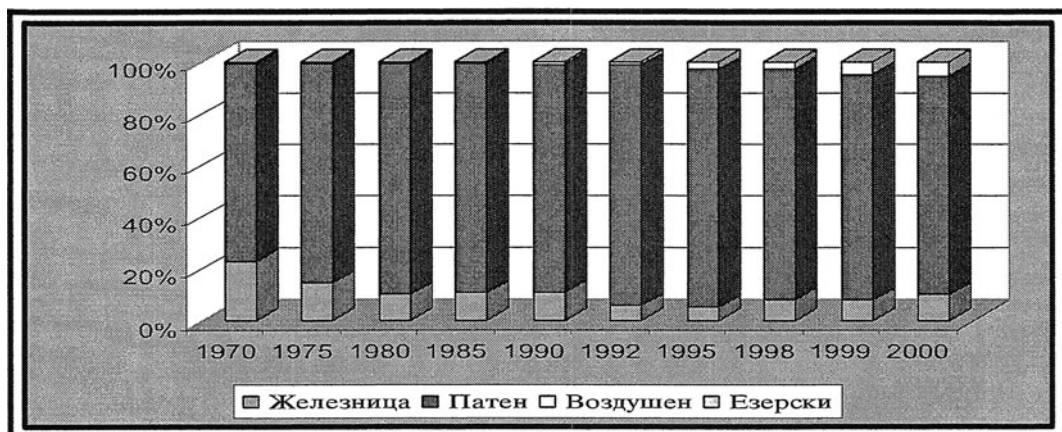
Табела 24. Бројот на патници по модалитети на транспорт во РМ (1990-2000 год.)
(илјада патници)

Модалитет на транспорт	1992	1995	1998	1999	2000
Железница	1,875	1,075	1,716	1,662	1,862
Патен	30,540	18,505	18,310	18,336	15,407
Воздушен	459	623	577	1,052	1,009
Езерски	7	7	15	10	10
Вкупно	32,881	20,210	20,618	21,060	18,288

Извор: Државен завод за статистика на РМ, *Годишник 2000 и 2001*

Паралелно со трендот на раст на воздушниот транспорт на патници се забележа и зголемување на учеството на воздушниот транспорт во вкупниот транспорт. Во истиот период, дојде до значајно намалување на учеството на железничкиот транспорт на патници во вкупниот транспорт.

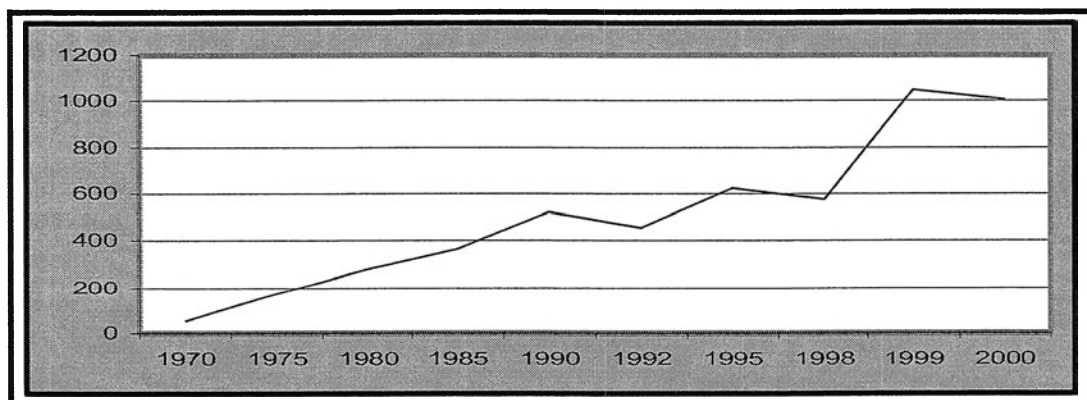
Графикон 8. Учество на железничкиот, патниот, воздушниот и езерскиот транспорт во вкупниот транспорт на Република Македонија



Извор: Државен завод за статистика на РМ, *Годишник 2000 и 2001*

Согледување на еволуцијата на пазарот на воздушен транспорт на патници неминовно ги постави прашањата: На што се должи растот на воздушниот транспорт на патници во Република Македонија? Зошто е зголемено учеството на воздушниот транспорт во вкупниот транспорт после деведесетите? Несомнено осамостојувањето и новите политички и економски состојби имаат влијание врз развојот на воздушниот транспорт. Како составен дел на бившата држава, во Република Македонија се одвиваше главно умерен домашен воздушен транспорт. Главните центри за воздушен транспорт беа Белград и Загреб. По стекнување на својата независност, во РМ доаѓа до зголемување на воздушниот транспорт кој сега беше генерално меѓународен. Овој раст во првите години беше резултат на појавата на нови авиокомпани, дури 7 во 1991 година, кои се вклучија во меѓународниот редовен и чартер воздушен транспорт.

Графикон 9. Развој на воздушниот транспорт на патници (1970-2000 год.)

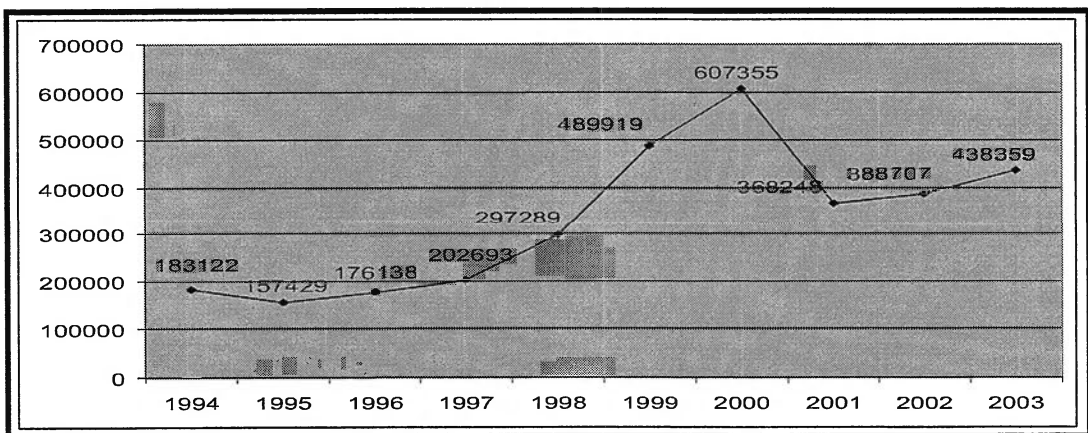


Извор: Државен завод за статистика на РМ, *Годишник 2000 и 2001*

Во последната декада, општа карактеристика на воздушниот транспорт на патници е постојано зголемување иако во одредени години, како причина на главно неекономските фактори, доаѓа до екстреман раст. Главниот индикатор на зголемувањето во воздушниот транспорт во Република Македонија беше зголемувањето на превозот на патници и движењето на воздухопловите особено со редовниот меѓународен превоз.

Во првите години од осамостојувањето на Република Македонија, недоволно изградената политика за воздухопловството и слабата институционална поставеност се манифестираше со мал број на потпишани билатерални договори за воздушен транспорт. Сключените билатералните спогодби за воздушен превоз по распадот на Југославија повеќе не важеа за Република Македонија. Како резултат на ваквата состојба, воздушниот транспорт главно започна да се развива преку чартер превозот. Оваа експанзија на чартер превозот беше најзабележителна во 1995 година кога со него се превезоа 423686 патници со 7170 движења на воздухоплови во споредба со 157529 патници превезени со редовниот воздушен транспорт и 2600 движења на воздухоплови.

Графикон 10. Редовен воздушен транспорт на патници во Република Македонија



Извор: Аеродром Скопје. *Годишна статистика на сообраќајот, 2005*

Институционалното јакнење на воздухопловството во текот на декадата овозможи оваа структура во воздушниот сообраќај постепено да се промени во корист на редовниот воздушен транспорт така што во 2003 година со редовниот

превоз се пренесоа дури 88.69% од патниците. Значајно зголемување на чартер превозот се забележа во годините 1999-2000, каде како резултат на Косовската криза и затварањето на аеродромот во Приштина со посебен превоз се транспортираа повеќе од 400000 патници. Но ваквиот однос на нередовниот воздушен транспорт сепак не ја достигна бројката во споредба со 1995 година. Наспроти ова, повторното отварање на аеродромот во Приштина резултираше во годините потоа воздушниот транспорт на патници значајно да опадне.

По осамостојувањето на Република Македонија, аеродромите Скопје и Охрид беа оспособени да оперираат со меѓународниот воздушен транспорт. Согледување на квантитетот и динамиката на воздушниот сообраќај е неминовно за одредување на нивното економско влијание врз Република Македонија.²⁶⁷ Вкупниот транспорт на патници во Република Македонија, помеѓу 1998-2002 година се соочи со голема флукуација. Со исклучок на 1999 и 2000 година, тој изнесува над петстотини илјади патници годишно со голема разлика за годините 1999 и 2000 година кога се превезоа повеќе од милион патници. Просечниот воздушен транспорт на стока, за истиот период (1998-2002 год) е со различен интензитет. Тој е во фаза на опаѓање од 1999 година во која со воздушниот транспорт се пренесоа 11 282 тони стока. Ваквата голема разлика во превозот на патници и стока за годините 1999-2000 година е резултат на конфликтот во Косово и затворениот аеродром во Приштина (се до 2001 година), со што аеродромот во Скопје беше главниот воздушен мост за транспорт на патници и стока и јазол за хуманитарните и воените транспортни операции во овој регион. Во 1999 година, Аеродромот Скопје во пик деновите успеа да опслужи и до 120 движења на воздухоплови и 7585 патници во еден ден иако декларираниот капацитет на аеродромот беше 6 движења во еден час (3 пристигања и 3 испраќања).

Воздушниот сообраќај е овозможен од ефикасен и сигурен менаџмент на воздушниот сообраќај. Аеродромските операции за прифаќање и испраќање на воздухопловите заедно со прелетите се комплексно составена шема и нивното спроведување е условено од координирана работа на европско ниво. Во

²⁶⁷ Детален опис на квантитетот и динамиката на превозот на патници, товар и движењето на воздухоплови на аеродромите Скопје и Охрид може да се најде во Мојсоски, *Едно небо за Европа*, Интерграфика, Скопје, 2004 стр.121-128

спроведување на менаџментот на воздушен сообраќај значајна улога имаше ЕУРОКОНТРОЛ кој тесно соработуваше со националните воздухопловни власти во чиј состав е давателот на услуги за воздушна навигација.

Националните воздухопловни власти беа одговорни за давање на услугите во воздушната навигација за цивилните и воените воздухоплови во рамките на Скопскиот регион за информации на летањето (Skopje Flight Information Region, FIR) што ја сочинуваше целата територија на Република Македонија. Големината на контролираната територија изнесуваше 24 847 км² со просечно хоризонтална широчина од 150 км од север кон југ и 200 км од исток на запад. Воздушниот простор на Република Македонија се наоѓа на европскиот североисточен и југозападен главен проток на воздушниот сообраќај.

Табела 25. Квантитативен приказ на меѓународни прелети и аеродромски операции во РМ (1998-2005 год.)

Година	Прелети	Аеродромски операции (прифаќање/испраќање на воздухоплови)	Вкупно реализирани лејови
1998	101300	10265	111565
1999	18245	24927	43172
2000	73736	25441	99177
2001	85342	17510	102852
2002	80661	14489	95150
2003	83485	12213	95698
2004	93920	10457	104377
2005	97964	11360	109324

Извор: EUROCONTROL STATFOR

Прелети преку Република Македонија во периодот 1998-2005 година беа под силен притисок како резултат на затворањето на воздушниот простор над Косово. Ваквите негативни ефекти особено се почувствуваа во 1999 година, кога дојде до големо намалување на прелетите како резултат на воздушните акции на НАТО во СР Југославија и затворањето на воздушниот простор на Република Македонија. По завршување на воените акции доаѓа до очекувано зголемување на прелетите. Во 2002 и 2003 година, како резултат на настаните од 11 Септември и глобалното намалување на воздушниот сообраќај следи повторно намалување на прелетите во однос на 2001 година. Она што е значајно да се истакне, е дека прелетите преку Република Македонија во годините по 1999 година се со

значително намален интензитет (повеќе од 20%) во однос на 1998 година како резултат на затворениот воздушен простор на Косово за меѓународни прелети и намалување на целокупниот европски воздушен сообраќај како резултат на терористичките напади од 11 септември 2001 година во САД.²⁶⁸

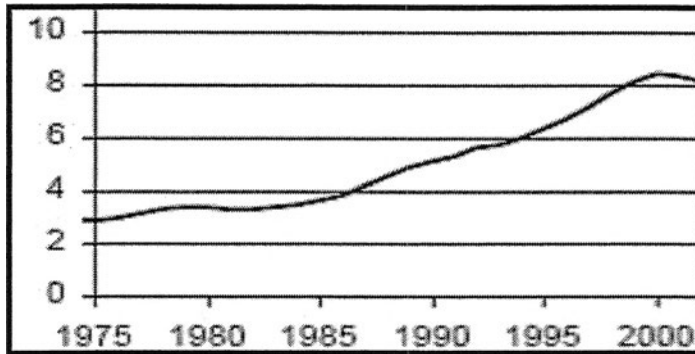
Воздушниот сообраќај во Европа во 2004 година забележа раст од 4.7% во споредба со 2003 година. Клучниот фактор кој допринесе за ваквиот раст беше проширувањето на Европската унија и приемот на десетте нови членки, подобрување на економските состојби, Летните олимписки игри во Грција и Европскиот фудбалски шампионат во Португалија. Со оглед на географската положба на воздушниот простор на Република Македонија, ваквиот позитивен тренд одигра значајна улога во зголемување на бројот на прелетите. Во 2004 година, вкупниот воздушен сообраќај се зголеми за 9.3% во споредба со 2003 година а бројот на прелети за скоро 13%. Овој растечки тренд продолжи и во 2005 година кога се забележа раст на прелетите од 4.3% во споредба со 2004 година. Ваквиот благ раст на прелетите во Република Македонија беше резултат на состојбите во европскиот воздушен сообраќај која го рефлектираше растот на ефтините авиопревозниците и продолжувањето на позитивните ефекти од проширувањето на ЕУ. Во просек, центарот за обласна контрола во Скопје управуваше дневно помеѓу 180 и 500 движења на воздухоплови. Ваквата голема разлика беше резултат на сезонскиот воздушен сообраќај. Во летниот период контролата на летање управуваше со 400-500 движења на воздухоплови за разлика од зимскиот период кога беа забележани само околу 180 движења.²⁶⁹

Во периодот помеѓу 1983 и 2003 година, воздушниот сообраќај во Европа забележа раст со фактор 2.5 што коренсподираше со просечен раст од 4.6%. Ваквиот раст на побарувањето на воздушните патување беше подржан од склучување на транс-атланските спогодби за отворени неба и договорите за слободна трговија, либерализација на воздушниот транспорт во Европската унија и појавата на ефтините авиокомпаниите на пазарот. Вкупниот број на реализирани летови во Европа (земјите-членки на ЕКАК) имаше постојан раст.

²⁶⁸ ЕУРОКОНТРОЛ Statistical Reference Area (ESRA)

²⁶⁹ Детална квантификација на прелетите во Република Македонија е дадено во Дејан Мојсоски, *Едно небо за Европиа*, Интерграфика, Скопје, 2004 стр.125-126

Графикон 11. Историски приказ на развојот на воздушниот транспорт во Европа

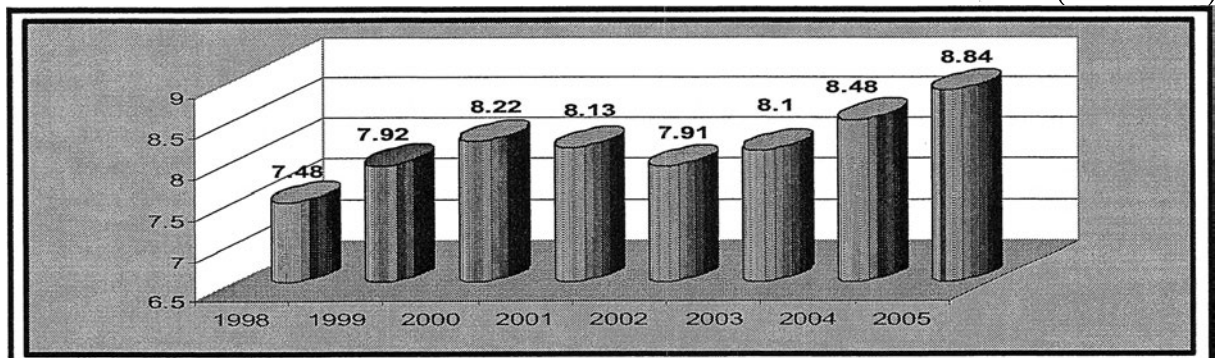


Извор: ECAC/EUROCONTROL Challenges to growth 2004 Report

Главното опаѓање на воздушниот сообраќај во Европа дојде во периодот 2001-2002 година како резултат на негативните ефекти од настаните од 11 Септември. Во 2003 година се забележува повторно пораст на воздушниот сообраќај во Европа со тренд да се достигне нивото од пред настаните од 11 Септември 2001 година. Во 2005 година, воздушниот сообраќај во Европа ги надмина сите очекувања. Тој забележа раст од 4.2% во споредба со 2004 година и го достигна износот од 8.84 милиони движења на воздухоплови. Во истата година прелетите преку европското небо се зголемија за 11%. Клучниот фактор кој допринесе за ваквиот раст беше проширувањето на Европската унија и либерализација на пазарите на воздушниот транспорт во десетте нови членки, значајно подобрување на економските состојби и зголемување на туристичките посети како резултат на Летните олимписки игри во Грција и Европскиот фудбалски шампионат во Португалија.

Графикон 12. Вкупен број на реализирани летови во државите на ЕКАК (1998-2005 год.)

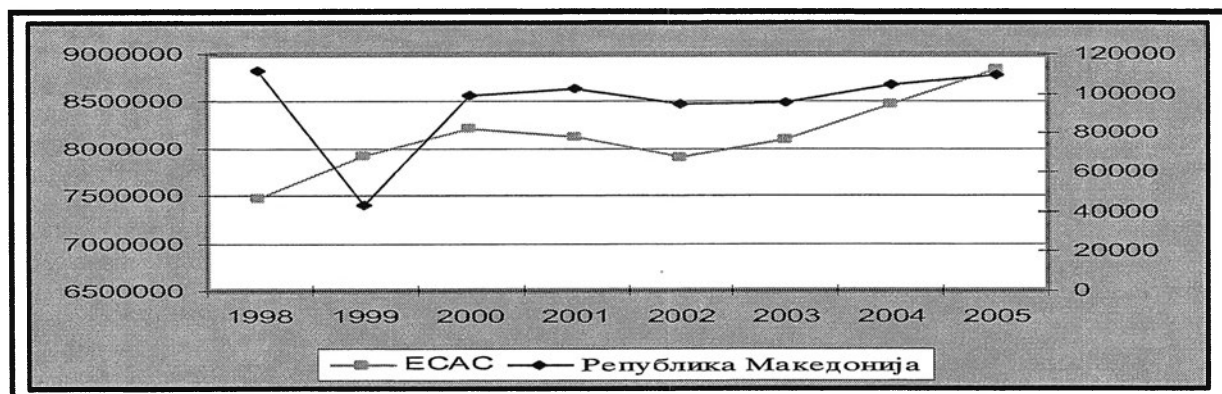
(во милиони)



Извор: EUROCONTROL

Воздушниот сообраќај во Република Македонија, во однос на реализираните летови, во просек изнесуваше 1.2 % од вкупниот воздушен сообраќај во Европа. Во однос на транспортираните патници е значително помал и изнесува 0.1%. Трендот на намалување на вкупниот реализиран воздушен сообраќај на Р. Македонија во однос на зголемувањето на воздушниот сообраќај во Европа (41 земјите-членки на ЕКАК) во периодот од 1999-2001 година е условен од регионална криза во Косово. Понатамошната состојба на намалување на воздушниот сообраќај како во Европа така и во Република Македонија е под влијание на терористичките напади од 11 септември 2001 година во САД со тенденција на понатамошно зголемување. Во 2003 година доаѓа до повторно зголемување на воздушниот сообраќај во Европа. Ваквиот тренд на раст имаше исто така значајно влијание во растот на прелетите во воздушниот простор на Република Македонија.

Графикон 13. Споредба на квантитативната динамика на воздушниот сообраќај во Европа и Република Македонија (1998-2005 година)



Извор: EUROCONTROL

Прогнозата за воздушниот сообраќај е главен фактор за вложување на средства во процесот на планирање на перформансите. Среднорочната прогноза на ЕУРОКОНТРОЛ за годишни летови по настаните од 11 Септември беше издадена во јануари 2002 година со користење на сите сообраќајни податоци за 2001 година од страна на Централната служба за менаџмент на протоколот, CFMU. Во прогнозата на воздушниот сообраќај, клучните фактори за проценката беа

економскиот раст, влијанието од настаните на 11 септември и порастот на ефтините авиопревозници.²⁷⁰

2. Врската помеѓу економијата и воздушниот транспорт

Како резултат на политичките и економски турбуленции во регионот а кои се манифестираа и во Република Македонија, дојде до силното опаѓање на економијата. Недоволните примања на населението и регулирање на цените на ниво кои не ги рефлектираа вистинските трошоци на оперирањето на авиокомпаниите допринесоа воздушниот транспорт да се соочи со силно опаѓање на побарувачката за воздушниот патувања.

Табела 26. Приказ на движења на воздухоплови, патници, товар и пошта на меѓународниот аеродром Скопје во периодот 1990-2004 година

Година	Движење на воздухоплови %на промена		Износ на патници %на промена		Товар и пошта %на промена	
1990	3466		312492		1872.4	
1991	7158	106.5	397660	27.3	1088.3	-41.9
1992	7079	-1.1	390025	-1.9	1022.9	-6.0
1993	10681	50.9	577425	48.0	4338.5	324.1
1994	10843	1.5	603447	4.5	6936.3	59.9
1995	11681	7.8	590144	-2.2	10605.3	52.9
1996	8618	-26.3	427267	-27.6	3209.5	-69.7
1997	8995	4.4	431112	0.9	4880.7	52.1
1998	10321	14.7	503563	16.8	5239.9	7.4
1999	23912	131.7	965697	91.8	11681	122.9
2000	24234	1.3	1019905	5.6	5125.2	-56.1
2001	16673	-31.2	495204	-51.4	3575.1	-30.2
2002	13725	-17.7	508258	2.6	3332.6	-6.8
2003	12428	-9.4	494247	-2.8	2316.3	30.5
2004	10940	-12.0	494611	0.1	2382.1	2.8

Извор: Аеродром Скопје, *Реализиран сообраќај 1990-2005*²⁷¹

²⁷⁰ Air Traffic statistics and Forecast (STATFOR): Medium-Term Forecast of Annual Number of IFR flights (2002-2009), March 2002

²⁷¹ <http://www.airports.com.mk/oc/portable/2005/Skopje%20Airport%20Traffic%201990-2005.pdf>

Додека секторот на воздушен транспорт во Западна Европа беше ослободен од државната контрола и стимулираше развој на авиокомпаниите со ниски цени, во Централна и Југо-источна Европа имаше нерамнотежен процес кон ослободувањето од државна контрола и отварање на пазарите за конкуренција. Историски, во петнаесет годишниот период (1990-2004 година), Република Македонија се соочи со големи квантитативни флукуации во меѓународниот воздушен транспорт на патници и товар како и на движењата на воздухопловите. Тие јасно се воочуваа преку транспортот на патници и товар по воздушен пат на аеродромот во Скопје кој беше и главна порта на воздушниот транспорт во Република Македонија со светот.

Република Македонија, според своите битни економски карактеристики, истовремено беше и земја во развој и земја во транзиција. Во првите години од своето осамостојување од 1990 до 1995 година, Р. Македонија се соочи со силен пад на својата економија. Република Македонија беше интегрирана во пазарот на поранешна Југославија и распадот на Југославија и војните конфликти што се случија потоа допринесоа до губење на традиционалните пазари и трговските врски со партнерите. Застарениот систем на производство ориентиран главно кон државните потреби, бавната транзиција кон приватната сопственост и прилагодувањето на пазарните услови доведе до затварање на многу големи капацитети. Во овој период на транзиција се изгубија и мошне значајните трговски врски и извозот кон пазарите на земјите од Централна и Источна Европа. Средните и малите претпријатија иако беа во подем не можеа брзо да се прилагодат на пазарната средина и главно беа насочени кон трговијата. Инфлацијата и губењето на работните места ја влошија и онака сложената социо-економска состојба на населението.

Нагласената рестриктивна монетарна и буџетска политика која се спроведе за задржување на инфлацијата што заедно со сложените некономските фактори кои го зафатија регионот придонесоа за негативна стапка на економскиот раст во периодот 1991-1995 година. Високиот степен на политичка нестабилност и серијата на големи надворешни шокови што се случија по осамостојувањето на Република Македонија резултираше со силно опаѓање на БДП. Ваквата состојба придонесе износот на странски и домашни инвестиции да биде мошне низок. Во 1993 година, падот на македонската економијата беше

рекорен. После петгодишниот економски колапс, во периодот 1995-1998 година дојде до релативна политичка, макроекономска и финансиска стабилизација. Програмата за стабилизација ја намали инфлацијата од 122% во 1994 година на само 1% во 1998 година. Фискалниот дефицит беше задржан на нивото под 2%. Политичката состојба во регионот се стабилизира, и границата кон Грција повторно се отвори. Во 1995 година се забележа и првата позитивна стапка на реален раст на БДП од 1.1%.

Табела 27. Бруто-домашен производ на Република Македонија во периодот 1990-2004

Година	БДП по жител во САД\$	БДП во милиони САД\$	Стапка на реален пораст на БДП во %
1990	2235	4252	-
1991	2083	3990	-6.2
1992	1937	3728	-6.6
1993	1785	3450	-7.5
1994	1742	3389	-1.8
1995	1705	3351	-1.1
1996	1709	3390	1.2
1997	1732	3458	1.4
1998	1781	3575	3.4
1999	1849	3730	4.3
2000	1924	3899	4.5
2001	1830	3723	-4.5
2002	1859	3755	0.9
2003	2243	4546	2.8
2004	2382	4842	4.1

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија, *Соопштение 3.1.5.06 од 7.12.2005 година*

Позитивен тренд на економскиот раст постепено продолжи да се зголемува. Во 1999 година македонската економија забележа забрзан раст за во 2000 година да ги достигне рекорните 4.5%. Иако периодот на економски раст имаше значајна економска вредност сепак економијата во целост не можеше да ја достигне вкупната вредност на бруто-домашен производ од 1990 година. Како резултат на етничките конфликти во 2001 година доаѓа до забавување на економскиот раст. Овој економски удар беше резултат на намалување на економските активности и надворешната побарувачка и затварање на фирмите загубари. Во истата година вкупната економија во РМ се врати на нивото од 1992

година. После оваа десетгодишна нула во македонската економијата во 2001 година доаѓа до постепено зголемување на економскиот раст. Истата година беше првата во која вкупната економија беше повисока во споредба со нивото од 1990 година.

Како и кај растот на економијата, надворешните и внатрешни шокови со кои се соочи Република Македонија во периодот од 1990 до 2004 година имаа големо влијание врз воздушниот транспорт на патници, товар и пошта. Дезинтеграцијата на Југославија нанесе сериозен удар врз економијата на Република Македонија и пазарот на воздушниот транспорт во периодот 1990-1993 година. Со забрзувањето на македонска економија, воздушниот транспорт на патници, товар и пошта забележа пораст во периодот 1993-1995 година. Спротивно на растот на БДП, воздушниот транспорт на патници, товар и пошта забележа пад во следните три години. Ваквата состојба беше резултат на проектите за реконструкција и губење на конкурентноста на аеродромот во Скопје. Периодот 1999-2001 година, македонската економија беше под силен притисок на екстернен економски шок. Војната во Косово и бегалската почетно имаа негативно влијание на економијата. Враќањето на бегалците во Косово и неговата реконструкција ги подигна барањата за македонските добра и услуги. Заедно со растот на БДП во 1999 и 2000 година се забележа драматичен раст на економските активности на аеродромот во Скопје. Аеродромот прерасна во главен мост за хуманитарните операции особено по затворањето на аеродромот во Приштина. Ваквата состојба допринесе во 1999 година, воздушниот транспорт на патници да се зголеми за рекордни 92%. Раст од над сто проценти се забележа кај воздушниот транспорт на товар и пошта (123%) и кај движењата на воздухоплови (132%). Во 2000 година аеродромот во Скопје успеа да се справи со над милион патници транспортирани по воздушен пат кои се постигнаа со преку 24 илјади движења на воздухоплови. За разлика од кризата во Косово, внатрешниот конфликт во 2001 година силно ја погоди македонската економија. Надворешната побарувачка беше намалена, се изгуби довербата во бизнисите, странските директни инвестиции беа на многу ниско ниво, повеќе фирми работеа со загуби а бегалците од Косово ја напуштија земја. Ваквата економска состојба и развојот на настаните предизвика сериозен пад на економските активности на аеродромот Скопје. Транспортот на патници по воздушен пат во 2001 година

опадна за 51.4% а движењето на воздухопловите забележа пад од 31.2%. После 2002 година, воздушниот транспорт на патници имаше ниска и релативно стабилна основа. Во 2004 година овој раст изнесуваше само 0.1%. За разлика од транспортот на патници, воздушниот транспорт на товар забележа значаен пад кој во 2003 година изнесуваше 30%. После 2000 година, движењето на воздухопловите забележа постојано опаѓање. Во 2001 година, движењето на воздухоплови опадна за -31.2%, во 2002 година -17.7%, во 2003 година -9.4% и во 2004 година -12.0%.

Графикон 14. Врската помеѓу стапката на раст на БДП во Р.Македонија и бројот на патници на меѓународниот аеродром Скопје во периодот 1990-2004 година



Може да се забележи дека не постои постојана врска помеѓу стапката на раст на БДП во Република Македонија и воздушниот транспорт на патници и товар и движењата на воздухоплови на меѓународниот аеродром Скопје. Ваквите трендови беа одраз на силното влијание кое го имаа некономските фактори врз воздушниот транспорт. Највоочлива поврзаност помеѓу БДП и воздушниот транспорт имаше во 2000 и 2001 година кога заедно со македонската економија опадна и динамиката на воздушниот транспорт. Исто така мора да се нагласи дека падот на економијата не беше единствен фактор за ваквиот драматичен пад. Отварањето на аеродромот во Приштина и крајот на кризата во Косово имаше главна улога во ваквата состојба.

3. Придонесот на воздушниот транспорт во БДП

Воздушниот сообраќај со сопствениот удел во транспортниот сектор го поддржува бруто-домашниот производ како централна и вонредно значајна макроекономска категорија. Тој има свој удел во создавањето на најсинтетички показател на економска активност во Република Македонија односно збир на вредноста на вкупно произведени финални добра и услуги во текот на една година. Ова влијание врз економскиот раст со квантитативно зголемување на потенцијалниот БДП на економијата во тек на времето е значајно за економијата и за остварување одржлив долгорочен пораст. Економскиот раст има влијание во долгорочната тенденција на Република Македонија и дејствува врз квалитативното подобрување на сите негови економски перформанси и врз подигање на квалитетот на живот на граѓаните. Значењето на економскиот раст во националната економија на Република Македонија се потврдува со фактот дека наизглед мали, дури и занемарливи разлики во стапките на економскиот раст (порастот на БДП од година во година), можат да имаат силни импликации врз економската положба на земјата. Овој факт во економијата најдобро се илустрира со познатото правило 70.²⁷² Економските активности кои даваат придонес во БДП на Република Македонија во контекст на воздушниот транспорт се потпираат на услугите на авиокомпаниите, аеродромите, давателот на услуги во воздушната навигација и регулаторните активности. Во Република Македонија, услугите во меѓународниот и домашниот воздушен транспорт се одвиваат на двата меѓународни аеродроми Скопје и Охрид. Директниот придонес на економските активности на воздушниот сообраќај се остваруваше преку услугите на авиокомпаниите за превоз на патниците, товарот и пошта кои користеа широк опсег на продукти и услуги од аеродромите и услуги во воздушната навигација. Сите овие економски активности даваат свој допринос во БДП на Република Македонија.

Бруто-домашниот производ по пазарни цени во тековни вредности во Република Македонија во 2003 година изнесуваше 251 486 милиони денари. Воздушниот сообраќај во истата година учествуваше со 174 милиони денари во

²⁷² Ако бројот 70 се подели со стапка на просечниот економски раст се добива временски период, број на години, неопходни за водвојување на БДП

бруто-додадената вредност по основни цени. Бруто-додадената вредност по основни цени претставува основна категорија на БДП и е разликата помеѓу бруто вредноста на производството што кај воздушниот сообраќај изнесуваше 1910 милиони денари и меѓуфазната потрошувачка на воздушниот сообраќај која изнесуваше 1736 милиони денари. Бруто-деловниот вишок изнесуваше 61 милиони денари и нето-деловен вишок од 14 милиони денари. Амортизацијата во воздушниот сообраќај во 2003 година изнесуваше 47 милиони денари. Воздушниот сообраќај во 2003 година учествува со 0.07% во бруто-домашниот производ на Република Македонија во година со реална стапка на економски раст од 2.8%. Во 2004 година воздушниот сообраќај учествувал со 0.05% во БДП на Република Македонија односно за 0.02% помало учество во однос на 2003 година. Во истата година, реалната стапка на економскиот раст бележи износ од 4.1%.

Воздушниот транспорт во 2000 година со своето вкупно економско влијание учествуваше со 2.6% во БДП на ЕУ15. Директното економско влијание на воздушниот транспорт во ЕУ15 придонесе со 0.88% во БДП на ЕУ15 со најголемо учество на директното влијание на авиокомпаниите од 0.43%. Воздушниот транспорт земајќи ги предвид директните, индиректните и индуцирани влијанија во 2004 година учествуваше со околу 880 милијарди долари во создавањето на светскиот БДП што беше еднакво на 2.4% од глобалниот БДП.

Аеродромите преку своите активности генерираат значаен приход. Во 2000 година, ЈПАУ Македонија односно двата аеродрома Скопје и Охрид остварија приход од 1517.73 милиони денари. Во 2001 година, како резултат на намалување на активностите во воздушниот транспорт дојде и до значајно намалување на приходите (скоро двојно) и остварија износ од 894.50 милиони денари.²⁷³

Покрај услугите од Аеродромскиот оператор, како значаен придонес во економската активност на Република Македонија имаа приходите од наплата за надомест за прелети односно услугите за воздушна навигација. Во 2000 година овој износ од надомест за прелети и терминална наплата изнесуваше 670.57

²⁷³ Државен завод за статистика на Република Македонија, *Транспорт 8.4.3.04/452*, Скопје, Државен завод за статистика на Република Македонија, 2003, стр.27

милиони денари.²⁷⁴ Во 2001 година овој износ беше 571.26 милиони денари.²⁷⁵ Вкупните приходи од аеродромите и воздушната навигација кои беа остварени во 2000 година изнесуваа 2188.30 милиони денари. Овие приходи претставуваа 0.92% од БДП на РМ кој во истата година изнесуваше 236 389 милиони денари. Вкупните приходи од воздушниот сообраќај остварени во 2001 година изнесуваа 1465.77 милиони денари. Тие претставуваа 0.62% од БДП на РМ кој во истата година изнесуваше 233841 милиони денари.

Покрај директниот економски придонес, воздушниот сообраќај има мултиплициран ефект во пошироката и потесната распространетост на економските барања во зависност од околностите и земениот приод за проценка. Мултиплицираниот ефект на директно генерираната економска продукција и вработеноста се проценува како сложена форма што се однесува на индиректниот, индуцираниот и катализаторен ефект. Катализаторскиот ефект ја вклучува слободната аеродромска потрошувачка поврзана со користењето на воздушното патување, отпремање на товар и пошта, забележаните патувања и туристичкиот бизнис како и целиот спектрум на активности во бизнисот за превоз на стока. Индуцираните ефекти од побарувањата представуваат трошењето на доходот на потрошувачите од отворените директни и катализаторски економски активности како и јавната потрошувачка од поврзаните даночни приходи.

Аеродромите во Европа имаат економски учинок во бруто-домашниот производ во границите од 1.4-2.5%. Учеството на воздушниот сообраќај во БДП на Република Македонија е значително помал од долната граница на просекот на аеродромите во Европа како резултат на приходите од намалените услуги.

4. Придонесот на воздушниот транспорт во вработеноста

Политиката на вработување е на врвот на агендата на политиката, како во Европа така и во Република Македонија, а експанзијата на воздушниот сообраќај се оправдува со креирањето на нови работни места. Еден од основните проблеми

²⁷⁴ ICAO, Digest of Statistics No.498, AF-No.18 (*Airport Final and Route Facilities Data 2000*), p. B-36

²⁷⁵ EUROCONTROL, *FYROM LCIPD (2003-2007)*, Level 1 and 2, 2002

со кој се соочува економијата на Република Македонија подолг временски период е високата невработеност. За тежината на овој проблем, говори фактот дека се работи за структурна невработеност со долгорочен карактер, кој е дополнително актуелизиран со нови реформи.

Воздушниот транспорт се претставува себеси како моќна машина за креирање на вработеност. Според секторот на воздушниот сообраќај во Европа, порастот и развојот на воздушниот транспорт ќе допринесе за генерирање на нов голем број на вработувања. Ова е концептот при одредување на политиката за воздушниот сообраќај која се обидува да ги реши проблемите со невработеноста како во Европа така и во Република Македонија.

Прегледот на економското влијание на воздушниот транспорт ќе вклучува информација за бројот на вработени на аеродромите Скопје и Охрид односно вработените во аеродромскиот оператор (вработени во транспортни и нетранспортни операции), државниот регулатор и воздушната навигација (административно управувачки персонал, персонал за АТМ, контролата на летање, техничко одржување, метеоролошка служба и воздухопловно информирање) и вработените во авиокомпаниите. Патничките и карго аеродромски услуги, одржување и обезбедување како и прехрамбени, нафтени и други концесии исто така се додаваат директно на економските придобивки од аеродромот.

На светско ниво, секторот на воздушниот сообраќај вработува 1% од работната популација.²⁷⁶ Во Европската унија, вработеноста во секторот на воздушниот сообраќај претставува околу 1.89% (3 133000) од вкупните вработени. Во 2000 година, аеродромите во 15-те земји-членки на ЕУ генерираа 124 илјади директни работни места односно 0.07% од вкупната вработеност. Во Република Македонија директната вработеноста во воздушниот сообраќај на двата меѓународни аеродроми изнесуваше околу 1220 вработени што претставува 0.4% од вкупната вработеност во апсолутен износ која изнесуваше 292 892 вработени²⁷⁷. Овој процент е за 0.13% повисок од просекот на земјите-членки на Европската Унија.

²⁷⁶ Според International Air Transport Association

²⁷⁷ Државен завод за статистика на Република Македонија, *Транспорт 8.4.3.04/452*, Државен завод за статистика на Република Македонија, *Билтен 2/2003 Вкупна вработеност според апсолутен износ*
EUROCONTROL(2003): LCIPD Level 1&2 (2003-2007)

Генерално, политиката на развој на меѓународните аеродроми во Република Македонија беше во рацете на државата. Аеродромите Скопје и Охрид се во државна сопственост и се управувани од Јавното претпријатие за аеродромски услуги (ЈПАУ-Македонија). За вработување на персоналот на аеродромите потребно е одобрување од Владата. Поради честите промени во раководните структури, ЈПАУ во текот на своето функционирање се соочуваше со недоволна стабилност и континуитет во работата.

Табела 28. Вработени на аеродромите Скопје и Охрид

<i>меѓународен аеродром Скопје</i>	
Вработени во транспортни операции	275
Други работници	473
Вкупно	748
<i>меѓународен аеродром Охрид</i>	
Вработени во транспортни операции	56
Други работници	91
Вкупно	147
<i>Р. Македонија</i>	
Вработени во транспортни операции	331
Други работници	564
Вкупно	895

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија, *Транспорт* 8.4.3.04/452, Скопје, Државен завод за статистика на Република Македонија, 2003 година

Правно, политиката на вработување беше во рацете на јавното претпријатие но поради социјалната криза и големата невработеност Владата даваше зелено светло за вработување на дополнителен број на персонал. Со зголемување на бројот на патници особено за време на Косовската криза и затварање на аеродромот во Приштина дојде до драматично зголемување на бројот на вработените. Ваквото зголемување на вработеноста имаше значаен позитивен ефект во макроеконска смисла иако со намалување на бројот на патници претпријатието се соочуваше со повремени финансиски загуби.

Во дополнение на економското влијание на вработеноста, аеродромите исто така генерираат доход и даночни приходи за областа во кои се лоцирани. Аеродромскиот оператор може да биде профитабилен, ако соодветниот праг на

активноста достигне - типично 0.5 милиони или повеќе патници (или единици на работана норма)²⁷⁸ годишно што е карактеристичен за Р. Македонија (во услови на работење на аеродромот во Приштина). Различни економски и не-економски настани вршат притисок на приходите, трошоците и профитабилноста. Аеродромската наплата на авиолиниите остана стабилна или се намали и формира релативно мала пропорција во однос на трошоците на авиопревозниците. Со постигнување на приходи, аеродромите во Република Македонија придонесуваат за значајен износ на финансиите виа бизнисите и другите даноци. Ова конституира едно ниво на економска придобивка што државата и регионот ја добиваат од профитабилните аеродроми на нивните територии. Средствата на вработените се дефинирани како вкупен износ на надоместоци во пари или натура исплатени од страна на претпријатието како надоместок за извршена работа во одреден период. Тие вклучуваат нето-плата, персонален данок од плата, придонеси од плата, надоместоци за храна, превоз, теренски додаток, регрес за годишен одмор и слични надоместоци на вработените. Во 2003 година, во воздушниот сообраќај на Република Македонија се генерирани 114 милиони денари како средства на вработените. Во 2004 година овој износ опадна и изнесуваше 101 милион денари.

За вработеноста во воздушниот сообраќај во Република Македонија е значајно што таа е значително поголема на аеродром Скопје во однос на аеродром Охрид. Ова е резултат на интензитетот на воздушниот транспорт, опременоста и функцијата на аеродром Скопје како и фактот што Скопје, како главен град со голема населеност, е главна општествено-економска област во Република Македонија. Во однос на просечната вработеноста на аеродромите во Европа, вработеноста на аеродромот Скопје е во рамките на вкупниот просек. Според проценката дадена за аеродромите во Европа за секој директни 1000 работни места на аеродромите во Европа се поддржуваат 2.100 индиректни и индуцирани работни места во националната 1.100 индиректни и индуцирани работни места во регионалната и 500 работни места поддржани во субрегионалната економска мрежа, без вклучување на каталитичкиот ефект.²⁷⁹

²⁷⁸ Според ACI World,

²⁷⁹ York Aviation, ACI Europe, *The social and economic impact of airports in Europe*, Brussels, ACI Publications, 2004

Аеродром Охрид, според својата работна норма и вработеност е значително под просекот даден од АЦИ Европа за аеродромите во Европа. Резултат на оваа состојба е секако малиот интензитет на сообраќај, функцијата на аеродромот како алтернативен аеродром и техничката неподготвеност (последната реконструкција датира од 1989/90). Во линија со европската стратегија и програмите на ЕУРОКОНТРОЛ за создавање на Едно небо за Европа зацртани во локалниот план за конвергенција и имплементација, со реконструкцијата и техничкото усовршување на аеродром во Охрид треба да се поттикнат подобри резултати (планирани преку создавање услови за развој на туризам) што во иднина треба да имаат улога за постигнување на економски развој особено во регионалната а понатаму и во националната економија и општественото поврзување.

Националните воздухопловни власти беа формирани како интегрален дел од Министерството за транспорт и под негова надлежност. Со конституирање на цивилните воздухопловни власти во јуни 1995 година, се презеде надлежноста за сите воздухопловни активности во однос на регулирање на воздушната навигација. Важна карактеристика на ваквата поставеност е постоење на конвенционална интеграција помеѓу давањето на услуги и регулирањето на воздушната навигација односно националните воздухопловни власти се во исто време и регулатор и давател на услуги. Во однос на националната безбедност, давателот на услуги е одговорен за давање на услуги на воените воздухоплови.

Во 2001 година, бројот на вработени во давателот на услуги во воздушната навигација кои оперираа на аеродромите во Скопје и Охрид заедно со секторите за регулирање на воздушниот транспорт изнесуваше 325. Овие вработени беа вклучени во државниот регулатор и воздушната навигација (административно управувачки персонал, персонал за АТМ, контролата на летање, техничко одржување, метеоролошки и воздухопловни информации).²⁸⁰ Исклучителен проблем со кој се соочуваше давателот на услуги беше миграцијата на високо квалификуваниот и едуциран персонал кој не беше задоволен со висината на платата која во споредба со европските стандарди беше на мошне ниско ниво.

²⁸⁰ EUROCONTROL, *LCIPD Level 1&2 (2003-2007)*, 2003

5. Економско регулирање на воздушниот транспорт

После осамостојувањето на Република Македонија, доаѓа до главна експанзија во склучување на билатералните договори. Тие и денес продуцираат релативно стабилна и урамнотежена регулаторна основа во системот на меѓународниот воздушен транспорт помеѓу Република Македонија и Европа. Наспроти националното и мултилатералното регулирање кое вклучува постојани институции и организации, билатералното регулирање на меѓународниот воздушен транспорт нема своја организациона структура. Структурата на билатералното регулирање е составена од голем број на документи во вид на договор, разбирање или спогодба помеѓу две држави кои се дел од меѓународното право.

До крајот на 2006 година, во Република Македонија беа парафирани 27 билатерални спогодби со различни земји. Од нив само 21 спогодба беше ратификувана. Дванаесет билатерални спогодби за воздушен транспорт беа ратификувани со владите на земјите-членки на Европската унија: Кралството на Велика Британија и Северна Ирска; Република Австрија; Кралството Шпанија; Кралството Данска; Кралството Белгија; Кралството Холандија; Република Италија, Кралството Шведска; Република Унгарија; СР Германија; Република Чешка и Република Бугарија. Десет билатерални договори беа склучени со владите на трети држави од кои две беа кандидати за членство: Република Турска и Република Хрватска; или не беа земји-членки на Европската унија: Република Албанија; Швајцарската Конфедерација; Израел; Република Украина; Заедницата Србија и Црна Гора, Кралството Норвешка и Руската Федерација. До крајот на 2006 година, Република Македонија со ни една земја која беше членка на ЕУ немаше склучено спогодба за меѓународен воздушен сообраќај врз основа на режимот Отворено небо. Пристапот на пазарот во меѓународниот воздушен транспорт во основа беше регулиран врз одредбите на билатералните спогодби склучени меѓу владите на Република Македонија и другите земји. Врз основа на овие билатерални спогодби, секоја од страната опфатена со договорот делегираше право на другата страна да воспостави и изведува меѓународен воздушен транспорт на оние линии утврдени во билатералните спогодби. Исто

така, Република Македонија со секоја земја во спогодбата го утврдуваше и режимот на истиот сообраќај.

Република Македонија со 17 земји-членки на ЕУ имаше парафирано спогодби за воздушен транспорт. Повеќето од овие спогодби дозволуваа именување на повеќе авиокомпаниии што не беше случај со Италија и Холандија каде именувањето беше ограничено на само една авиокомпанија. Спогодбата со Германија обезбеди именување на превозник на Заедницата. Исто така, ограничување на неделните фреквенции преку редот на летање беше вклучено во повеќето спогодби. Во однос на правото на сообраќај, тоа беше лимитирано за третата и четвртата слобода и ниедна спогодба ни одблиску не дозволуваше примена на правото на петта слобода. Исто така, повеќето спогодби дозволуваа договор помеѓу авиопревозниците во однос на утврдување на сообраќајот или капацитетот. Доделувањето на слотовите се изведуваше на аеродромот на начин недоволно транспарентен и неутрален и во спротивност со правилата за доделување на слотови на Европската унија. Поплаките на странските компании кои оперираа во РМ, потврдија дека таквата состојба не е поволна и справувањето на проблемите многу често се сведува на игра на пинк-понк. Странските авиокомпаниии исто така имаа поплаките во однос на доделувањето на слотови кои многу често водеа до ситуација каде редот на летање беше одобруван еден ден пред новата сезона и каде домашниот превозник добиваше сигурна заштита во однос на добивање на висок број утрински слотови.

Иако Република Македонија немаше авиопревозник во државна сопственост без финансиска врска меѓу превозникот и јавните власти сепак принципот на недискриминација не беше запазен. Ниеден авиопревозник не би можел да започне со работа доколку не добие зелено светло од единствениот домашен авиопревозник. Домашниот авиопревозник имаше есклузивни права кои му овозможуваа заштита од конкуренција од другите авиокомпаниите кои имаат намера да вршат чартер превоз а кои работат и се регистрирани во Република Македонија. Тие права авиокомпанијата ги уживаше врз основа на Договорот за редовен превозник склучен во 2000 година, со што компанијата се стекна со статус на национален превозник на Република Македонија за наредните 10 години. Главната активност на компанијата, која беше основана во јануари 1994 година, беше патнички и карго транспорт во домашен и меѓународен

воздушен сообраќај составен од давање на редовни и нередовни услуги. Иако авиокомпанијата беше технички напредна и финансирана од приватен капитал сепак беше економски зависна.

Правилата за конкурентност во воздушниот сообраќај кои се применуваа од април 2005 година врз основа на Законот за заштита на конкурентност²⁸¹ кој беше усогласен со легислативата во областа на конкуренцијата на Европската унија не остваруваа правен ефект за промена на состојбите. Во однос на конкурентноста во Република Македонија не постоеја посебни правила во воздушниот транспорт односно овие правила важеа за сите останати сектори.

Табела 29. Пазарот на воздушниот транспорт помеѓу Република Македонија и земји-членки на ЕУ

	Седишта (годишно)	Тони (годишно)
Германија	144.352	2.475
Австрија	121.056	1.186
Словенија	109.200	416
Унгарија	67.808	0
Италија	56.992	0
Холандија	28.496	0
Данска	13.624	0
Вкупно	541.528	4077

Извор: ЈПАУ

Основниот приод за регулирање на капацитетот во меѓународниот воздушен транспорт помеѓу Република Македонија и државите беше поставен во одредбите за капацитет на билатералните договори за воздушен транспорт. Главно, регулирањето на капацитетот се однесуваше на фреквенција, бројот на седишта и товар.

Повеќето билатерални договори ја ограничуваа неделната фреквенција но исто така повеќето дозволуваа договор помеѓу авиокомпаниите за утврдување на капацитетот. Неделната фреквенција на авиокомпаниите кои оперираа со патнички летови кон и од земјите-членки на ЕУ во 2004 година беше 100 неделни лета каде Австрија, Германија и Унгарија со 22 лета и Словенија со 20 лета беа главни дестинации.

²⁸¹ Законот за заштита на конкурентност, Службен весник на Република Македонија бр. 04/05

6. Економското регулирање на тарифите во воздушниот транспорт

Тарифирањето е една од главните компоненти на економското регулирање на воздушниот транспорт. Административната пракса во Република Македонија за одобрување на цените за воздушен превоз на патниците се засноваше на прилично стара процедура што значеше дека цените за превоз на патниците мора да бидат поднесени за одобрувањето. Иако во националните закони и правилници не постоеа одредби за тарифирање, основа за ваквата пракса беа одредбите за тарифирање кои беа поставени во билатералните договори во воздушниот транспорт.

Како метод за регулирање на тарифите, Република Македонија го применуваше меѓународниот тарифен режим на двојно одобрување во кој двете држави мора да ги одобрат цените кои се поднесени од авиопревозниците до националните воздухопловни власти. Но сепак таквата пракса беше мошне флексибилна и либерална и може да се каже само формална без посебни ограничување во однос на цените за превоз на патниците поднесени од компаниите. За вршење на меѓународен редовен воздушен превоз од страна на авиопревозниците, одобрување на тарифите беше поставено како услов. Врз основа на одредбите во билатералниот договор за воздушен транспорт кој е во сила односно периодот специфициран во нив или 30 дена пред оперирање на превозникот, авиопревозникот мора тарифите (вклучително и цените и условите) кои ќе се применуваат за бараниот воздушен превоз да ги поднесе на одобрување до националните воздухопловни власти.²⁸²

Повеќето билатерални договори за воздушен транспорт помеѓу Република Македонија и другите земји дозволуваа договори помеѓу авиокомпаниите за тарифи. Традиционално, режимот на двојно одобрување на цените беше пропратен со услов каде именуваната авиокомпанија мора да се консултира со други авиопревозници и да развијат согласна тарифа односно да постигнат тарифен договор на цела или на дел од рутата. Билатералниот договор за воздушен транспорт исто така наметна и бараше, имплицитно или експлицитно, авиопревозниците да го користат соодветниот меѓународен механизам за фиксни цени на патниците односно механизмот на Конференцијата за сообраќај на

²⁸² Aeronautical Information Publication of Macedonia Gen 1.2-4

ИАТА. Тарифите се споредуваа и усогласуваа врз основа на ИАТА договорените цени за превоз на патници. Понатака со вака договорените тарифи, именуваните авиопревозници вклучени во меѓународниот воздушен превоз мора да ги поднесат предложени тарифи на одобрување на соодветен начин до националните воздухопловни власти.

Во овој контекст, предложените тарифи на компаниите се тарифите кои се во почетна фаза на процес на одобрување. Доколку за овие предлози нема примедби и авиокомпаниите навистина постигнале согласност, тие се одобруваат. Доколку авиокомпаниите не можат да се согласат за тарифите или не е добиено бараното одобрение, држави сами бараат договор во однос на тарифите. На овој начин, со примена на билатерални договори ја либерализираат процедурата за двојно одобрување со олабавување на барањата применувани во методот за двојно одобрување. Тоа значи дека државата на именуваните компании им дозволува да развијат било какви тарифи унилатерално, а владите се воздржани од примена на овластувањето за неодобрување освен во случај кога поднесените тарифи се спротивни на претходно одредените релевантни фактори.

7. Регулација на државната помош во воздушниот транспорт

Европската унија беше свесна дека државната помош која им ја даваат третите земји на авиопревозниците кои не припаѓаат на Заедницата можат да влијаат на конкурентската положба на превозниците од Заедницата особено на рутите на кои се натпреваруваат. Но сепак овој факт, не им овозможуваше на превозниците на Заедницата да добијат државна помош наспроти фактот дека нивните конкуренти веќе добиваат ваква помош од државата. Оправдувањето на Европската унија беше дека условите за пристап на пазарот и ограничување на конкуренцијата лежи многу повеќе во билатералните договори со третите земји кои економски се многу позначајни отколку државната помош. Сепак, надворешната политика на Заедницата во однос на воздухопловството со трети земји и подготовката за пристап на Република Македонија во Европската заедничка воздухопловна област ја наметна потребата за усвојување на правилата за државна помош во однос на воздухопловството.

Доделување на субвенција во воздушниот транспорт на Република Македонија не беа регулирани со посебни прописи. Ова според оценките на Европската комисија, претставуваше не транспарентна состојба која дозволуваше недоволен увид на тоа колку државна помош е насочена кон воздухопловниот сектор. Исто така, невозможна беше контролата и на аеродромската наплата која беше дискриминаторска и даваше поволности на домашниот превозник и создаваше помош од државата за националниот авиопревозник. Непостоење на либерализација за земјените услуги и системот за компјутерска резервација беше исто така област во која требаше да се преземат активности. Така на пример, услугите на земја на меѓународните аеродроми Скопје и Охрид беа управувани единствено од Јавното претпријатие и не постоеше никаква можност во конкуренција да се вклучи друг давател на услуги што беше во спротивност со барањата на ЕУ за либерализација на овие услуги.

Основата за регулирање на државната помош во РМ во линија со правото на ЕУ беше инкорпорирана во ССА односно во подглавјето кое ја регулираше конкуренцијата и другите економски одредби.²⁸³ Спогодбата јасно ги дефинираше постапките некомпатибилни со правилното функционирање пазарот меѓу Република Македонија и Заедницата. Потребата за сообразување на законодавството беше насочено кон мерките кои можеа да ја спречат, ограничат или нарушат конкуренцијата, доминантната позиција и фаворизирање на претпријатија. Согласно ССА, двете страни се согласија дека во текот на првите четири години, сета јавна помош доделена од страна на РМ ќе биде оценувана како област идентична со оние области на Заедницата кои треба да бидат компатибилни со заедничкиот пазар. Понатаму секоја страна треба да обезбеди транспарентност во областа на јавната помош со годишни извештаи, информација за шемата на помошта или информација за поединечни индивидуални случаи. Врз основа на ССА, одредбите за државна помош беа транспонирани во легислативата и ја дефинираа државната помош како секоја помош, доделена од давателот на државна помош, во секој облик, со кој се создаваат поволности за определени претпријатија, производство на одредени

²⁸³ Chapter VI, Article 69

стоки или давање одредени услуги.²⁸⁴ Распределбата на државната помош се вршеше по категории во однос на сектори и помош која се вбројува во хоризонтална и регионална категорија каде при дефинирање на финансиските инструменти се имаат во предвид одредените групи. Приматели на државна помош може да бидат претпријатија и самостојни трговци, кои произведуваат определени производи или вршат услуги. Правилно распоредување на државната помош има особено големо влијание врз државата затоа што на тој начин: 1) грешката ќе значи казнување на претпријатија на кои државата се обидува да им помогне преку својата политика и инструментите што и се на располагање и 2) доколку не е компатибилна мора да биде вратена, ја нарушува конкуренцијата затоа што конкурентите се здобиваат со не фер предност и влијае на изгледот на идните правила за државна помош. Во однос на макроекономските индикатори, доделената државна помош во 2004 година учествуваше со 0,63% во БДП и претставуваше 1,62 % учество во вкупните трошоци на државата, односно 50 евра по вработен или 10 евра по глава на жител.

Во согласност со правилата на ЕУ, доделената државна помош, авиопревозниците треба да ја искористат многу паметно и рационално со цел да се постигнат бараните позитивни ефекти за во догледно време, на пример период помал од десет или петнаесет години, тие повторно да не ја бараат. Генерално, правилата за доделување на државна помош и субвенции во воздушниот транспорт во Република Македонија ќе се темелат на истите правила кои се применуваат во воздушниот транспорт во земјите-членки на Европската унија.

²⁸⁴ Член 3, Закон за државна помош, *Службен весник на Република Македонија бр. 24/2003*

ЗАКЛУЧОК

Воздушниот транспорт, наспроти другите комерцијални сектори, се карактеризираше со висок степен на учество на државата во неговото регулирање. Можеби поради самата негова специфика, ставен под превезот на остварување на јавно добро и комплексните политички и социо-економски барања поврзани со него, воздушниот транспорт долго време беше алатка во служба на државниот монопол и субвенционирање. Глобализацијата и широката распространетост на пазарната економија, доведе до прифаќање на либерализацијата, како процес кој првобитно беше инициран во САД и ЕУ, и постепено се ширеше во останатите делови на светот. Несомнено, либерализацијата на пазарот за воздушен транспорт во ЕУ заснована врз Единствената европска транспортна и конкурентска политика доведе до значајни придобивки во развојот на единствениот европски пазар а ефектите особено се почувствуваа со проширувањето на ЕУ. Благодарение на отварањето на пазарот и зголемената конкуренција, корисниците имаа придобивки во поширокиот избор на рути и значителното намалување на цените што го претворија воздушниот транспорт широко прифатлив модел за патување. Тоа особено ги поддржа пазарните слободи, слободното движење на луѓе, стока и услуги значајни за развојот на единствениот пазар но и интеграцијата на проширената Унијата. Но сепак, овој процес не се ограничи само за земјите-членки на ЕУ, туку со значаен интерес преку политиката на Унијата за воздухопловството се пренесе и во замјите соседи на проширената Унија вклучувајќи ја и Република Македонија.

Историски гледано, генералната перцепција беше дека воздушниот транспорт и прашањата поврзани со него се главно затворени во пазувите на државата и монополскиот статус како главен приоритет. Не така одамна, не постоеше вистински интерес за ефектите на либерализираниот воздушен транспорт врз економијата и општеството. Овој интерес се искачи на првото место на пиедесталот особено со големите економски и социјални придобивки кои воздушниот транспорт може да ги создава. Од примарно национална кон повеќе европска перспектива, европската интеграција одигра важна улога во менување на рамката во која авиопревозниците функционираа. Таа изврши

значаен притисок и постави нови барања пред воздухопловството. Новата политичка економија, која се фокусираше на поставување на нова рамнотежа помеѓу владата и пазарот неизбежно влијаеше на воздушниот транспорт кој беше традиционално воден врз основа на националните економски стратегии. Се до 1987 години, воздушниот транспорт во Европа беше воден од идејата дека владите треба да имаат главна улога во стратешкиот сектор на националната економија за да промовираат економски развој, да ја заштитат сувереноста и националниот идентитет. Затоа воздушниот транспорт долго време беше инструмент во рацете на владите а терминот национален авиопревозник стана препознатлив знак низ историјата на воздухопловството. Прашањето врзано околу националната безбедност и суверената контрола во воздухопловството беше поважно отколку прашањето за создавање на систем кој ќе ја максимизира економската ефикасност. Ваквата состојба, во голема мера го создаде парадоксот на воздушниот транспорт и неповрзаноста помеѓу правилата кои го воде наспроти значајното намалување на трговските бариери и регионалната економска интеграција во Европа. Евроинтегративните процеси ја зголемија важноста на политичките, економските и социјалните задачи поставени пред воздухопловството.

Воздушниот транспорт е специфичен сектор на транспортот кои ги опфаќа оние аспекти поврзани со превоз на патници и добра на определени растојанија по воздушен пат за надомест. Воздушниот транспорт се потпира на четири главни столба (под-сектори) кои го овозможуваат неговото функционирањето и тоа се: 1) авиокомпаниите; 2) аеродромите; 3) давателите на услуги во воздушната навигација и 4) производството на воздухоплови и технологија.

Воздушниот транспорт прерасна во значајна компонента на европската и националната економија. Тој учествува во создавање на БДП, стимулирање на вработеноста, поддршката на производниот сектор, туризмот, трговската размена на добра и услуги, подобрување на продуктивноста и поврзаноста помеѓу бизнисите, привлекување на надворешни инвестиции, развој на социјалниот дијалог и подигање на квалитетот на живеење. Исто така, воздушниот транспорт ја олесни интеграцијата на економиите и заедниците, го отвара пазарот и ја

зголеми поврзаноста и мобилноста кои се всушност и клучни компоненти за проширувањето на ЕУ.

Концептот на економските и социјалните аспекти на воздушниот транспорт е комплексна структура составена од четири главни компоненти. Првата компонента го издвојува економското влијание на воздушниот транспорт и го сублимира директното економско влијание и повеќекратниот мултиплициран ефект што настанува како резултат на индиректно и индуцирано економско влијание и исто така го вклучува вонредно значајниот економски катализаторски ефект. Директното економско влијание е резултат на економските активности на главните столбови на воздушниот транспорт: авиокомпаниите, аеродромите, давателите на услуги во воздушната навигација и производителите. Овие економски активности создаваат производи и услуги на пазарите и економиите. Тие имаат директно влијание во макроекономските компоненти преку создавање на БДП и генерирање на вработеност. Во тесна врска со директното економско влијание, воздушниот транспорт создава индиректно влијание кое ги вклучува другите поврзани индустрии. Индиректното економско влијание ги инволвира поврзаните снабдувачи во синџирите на продукција како резултат на побарувачката на воздушниот транспорт. Според тоа, воздушниот транспорт создава индиректното економско влијание односно вработувања и доход генерирани во економијата а кои се поврзани со синџирот на снабдувачи на добра и услуги. Индуцираното економско влијание всушност претставува повеќекратниот ефект од воздушниот транспорт и е резултат на директните и индиректните економски придобивки. Индуцираното економско влијание претставува вработување и доход генерирани во економијата како резултат на продажбата на добра, услуги и инвестиции остварени со трошење на доходот на директните и индиректните вработени во воздушниот транспорт. Тие ги поддржуваат работните места во другите индустрии како што се малопродажбата, компании што продуцираат потрошувачки добра и широк опсег на услужната индустрија. Според тоа, воздушниот транспорт има повеќекратен или брановиден ефект врз другите индустрии и неговиот придонес во економијата има широк обем. Повеќекратниот ефект на воздушниот транспорт ќе има различна големина во зависност од степенот на развој и учество на воздушниот транспорт во економијата на регионот или земјата.

Втората компонента на економските и социјалните аспекти се фокусираше на врската помеѓу воздушниот транспорт и макроекономските компоненти: БДП и вработеноста изразени со нивното меѓусебно влијание. Воздушниот транспорт замајќи ги предвид директните, индиректните и индуцирани економски влијанија во 2004 година учествуваше со околу 880 милијарди долари во создавањето на светскиот БДП што беше еднакво на 2.4% од глобалниот БДП. Кога на ова беше додаден економскиот катализаторски ефекти, вкупното економско влијание на воздушниот транспорт беше проценето на 2,963 милијарди долари, еднакво на 8% од светскиот бруто-домашен производ. Воздушниот транспорт во Европа генерираше близу 274 милијарди долари во Европскиот БДП како резултат на директното, индиректното и индуцираното влијание. Тоа во 2004 година имаше позитивна придобивка во европскиот начин на живот, подобрување на конкурентноста и економската моќ на Европа што создаде можност за отварање на нови пазари и бизниси во општеството. Во истата година, воздушниот транспорт во Европа, вклучувајќи ги сите учесници: авиокомпаниите, аеродромите, менаџментот на воздушниот сообраќај и производната индустрија, вработуваше околу 4.1 милиони луѓе. Доколку се вклучи и економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт, бројот на работни места во Европа како резултат на активностите на воздушниот транспорт беше проценето на 7.5 милиони работни места и учество со 1,041.7 милијарди долари во Европскиот БДП. Во споредба со другите региони, Европа и Северна Америка имаа најзначајно учество на воздушниот транспорт во создавањето на глобалниот БДП. Тие заедно учествуваа со 2034.5 милијарди долари или 70% од вкупниот глобален економски придонес на воздушниот транспорт замајќи го предвид директното, индиректното и индуцирано влијание и катализаторскиот ефект. Главна разлика помеѓу овие два водечки светски региона беше различната дистрибуција на економски придонес од директното, индиректното и индуцираното влијание и економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт. Изразено преку вкупниот економски придонес на воздушниот транспорт односно збир на директното, индиректното и индуцирано влијание и катализаторски ефект, најголем удел на воздушниот транспорт во создавањето на светскиот БДП имаше Европа која учествуваше со 1,041.7 милијарди долари наспроти уделот на Северна Америка која учествуваше со 992.8 милијарди

долари. Воздушниот транспорт во 2000 година со своето вкупно економско влијание учествуваше со 2.6% во БДП на ЕУ15. Со ваквото директно, индиректно и индуцирано економско влијание, воздушниот транспорт прерасна во еден од главените двигатели на економијата на ЕУ15.

Во 2004 година, воздушниот транспорт генерираше вкупно 29 милиони работни места ширум светот како резултат на директното, индиректното и индуцирано влијание и економскиот катализаторски ефект. Овој значаен износ на вработеност во голема мера беше резултат на поширокото и подлабоко учество на воздушниот транспорт во поврзаните индустрии. Во светот се смета дека секое работно место во секторот на воздушниот сообраќај претпоставува нови 6.3 работни места како резултат на повеќекратниот (мултиплер) ефект.

Воздушниот транспорт во Европа генерираше вкупно 4.1 милиони работни места. Од нив, 1.5 милиони беа директни работни места во рамките на самиот воздушен транспорт, 1.8 милиони беа индиректни и 833 109 беа индуцирани работни места. Според тоа, покрај директните работни места, воздушниот транспорт во Европа генерираше значаен износ на вработеност во економијата како резултат на индиректното и индуцирано економско влијание. Воздушниот транспорт во Европа, како резултат на директното, индиректното и индуцираното влијание и економскиот катализаторски ефект во 2004 година генерираше 7.5 милиони работни места. Овој импозантен износ на работни места во регионот на Европа ги вклучуваше 25-те земји-членки на ЕУ, земјите кои не се членки на ЕУ заедно со Русија и земјите од поранешниот Советски Сојуз од Источна Европа.

Воздушниот транспорт во Европа се карактеризираше со највисоко учество на авиокомпаниите во структурата на вработеноста. Авиокомпаниите земајќи ги предвид вкупните директни, индиректни и индуцирани работни места вработуваа 44% од вкупната вработеност на воздушниот транспорт. Покрај директниот и мултиплицираниот ефект, воздушниот транспорт во Европа генерира значаен износ на работни места како резултат на катализаторскиот економски ефект. Во 2004 година, катализаторскиот ефект на воздушниот транспорт генерираше 3.4 милиони работни места во економијата. Првенствено, овие работни места беа резултат на пошироката улога на воздушниот транспорт во зголемување на продуктивноста и поддршката на различни индустрии како

што беа трговијата, туризмот, инвестициите, снабдување со работна сила, ефикасноста на пазарот и закрченоста на транспортот. Економскиот катализаторски ефект на воздушниот транспорт ја подобри ефикасноста на овие индустрии и овозможи широк спектар на економски активности. Воздушниот транспорт создаде брз и ефикасен механизам за дистрибуција на добра и услуги олеснувајќи ја трговската размена, растот во постоечките индустрии и економската ефикасност. Тоа значајно ја зголеми мобилноста на луѓе, добра и услуги што беше сушински за развојот на Единствениот европски пазар. Во 2003 година, трговијата на добра поддржана од воздушниот транспорт генерираше 0.6% во БДП на 25-те земји-членки на ЕУ и трговски баланс од 54.2 милијарди евра. Од друга страна, воздушниот транспорт за туризмот претставуваше основа за модерен развој кој бара брз, ефтин, ефикасен и безбеден превоз. Потребно е да се направи јасна разлика помеѓу вработеноста генерирана од економското катализаторско влијание и вработеноста генерирана со директното, индиректното и индуцирано економско влијание на воздушниот транспорт. Вработеноста генерирана со катализаторскиот ефект првенствено е резултат на поддршката и создавање на спореден производ во индустриските гранки надвор од воздушниот транспорт. Во Европа, вработеноста генерирана како резултат на економското катализаторско влијание на воздушниот транспорт е помала од вработеноста како резултат на комбинираниот директно, индиректно и индуцирано економско влијанија на воздушниот транспорт. Така вработеноста генерирана како резултат на економското катализаторско влијание изнесува 3.4 милиони работни места или 46% од вкупната вработеност. Наспроти ова, 56% од вкупната вработеност или 4.1 милиони работни места во Европа се резултат на директните, индиректните и индуцирани економски влијанија. Во 2001 година, во Европа само аеродромите генерираа 1.2 милиони работни места сместени на самиот аеродром. Покрај нив проценето е дека приближно 0.2 милиони работни места беа директно поврзани со активностите на аеродромите на локации кои не беа сместени на аеродромите. Аеродромите во Европа, генерираа вкупно 1.4 милиони директни вработувања во 2001 година. Според својата карактеристика, аеродромите во Европа се меѓу најфреквентните концентрации на вработеност во националната и регионалната економија. Областите околу аеродромите често имаат помал процент на невработеност. Значајни активности директно поврзани со давањето

на услуги на аеродромите исто така може да бидат лоцирани надвор од аеродромот на приближно дваесет минути возење. За аеродромите во Европа, приближно две третини односно 64% претставуваат вработените во авиокомпаниите и одржување на воздухоплови. Околу 14% се вработени во аеродромскиот оператор, 12% во снабдување на летот, ресторани и барови, 6% во контролата на летање, 1% од вработените се грижат за товар и 3% од вработените ги извршуваат останати активности како што се нафтните компании и операторите со земјениот транспорт.

Третата компонента на економските и социјални аспекти социјалните на воздушниот транспорт претставуваат микроекономските ефекти. За разлика од макроекономското, микроекономското ниво е економско влијание на воздушниот транспорт врз продуктивноста, односно факторите кои ја детерминираат продуктивноста на воздушниот транспорт. Воздушниот транспорт е еден од најефикасните сектори мерени според БДП по работник како индикатор. Со 65 илјади долари по работник годишно, воздушниот транспорт е околу 3,5 пати над просекот забележан во светската економија. Просечниот однос на додадената вредност и вработеноста во ЕУ15 изнесува 51 349 евра. За воздушниот транспорт тој е 1.37 пати поголем од просекот и изнесува 70 539. Ваквите показатели говорат дека трудот на вработените во воздушниот транспорт има висока ефикасност или продуктивноста и има поголем придонес во економијата за разлика од другите сектори. Продуктивноста на вработените во воздушниот транспорт се должи на фактот што тоа е високо капитален интензивен сектор. Исто така, вработените во воздушниот транспорт односно работната сила ја карактеризираат високи знаења, стручност, обука и искуство и затоа што оваа индустријата постојано изведува интензивни истражувања и развој односно техничко-технолошки прогрес.

Четвртата компонента на економските и социјалните аспекти е социјалното влијание на воздушниот транспорт што се темели на мошне значајниот социјалниот дијалог во овој сектор, концептот на одржлив развој и социо-еколошкото влијание. Социјалните аспекти на воздушниот транспорт исто така ја опфаќаат способноста луѓето, земјите и културите брзо, ефикасно и безбедно да се поврзуваат по уникатната глобална транспортна мрежа што обезбедува невозможна алтернатива за средни и долги патувања било да се за

работа или задоволство. Во минатото воздушниот транспорт беше привилегија на одредена политичка и економска елита составена од мал круг на луѓе. На самите почетоци, само 9 милиони луѓе во светот имаа можност да го користат овој транспортен модалитет како суперлуксузен превоз. Во 2004 година, 1.9 милијарди луѓе го користеа редовниот воздушниот транспорт. Денес тој е најбрз, најбезбеден, најефикасен и лесно достапен модалитет на транспорт кој може да го користи секој и во секое време. Влијанието на воздушниот транспорт е многу поголемо од економските активности кои ги генерира или олеснува. Денес, воздушниот транспорт е иновативна и еколошки одговорна индустрија која го движи економскиот и социјалниот прогрес. Напредокот на модерниот општество се манифестира со се поголемиот избор на воздушниот транспорт за патување било да е тоа за бизнис или задоволство. Воздушниот транспорт има значаен допринос во квалитетот на живот на луѓето кои неможе квантитативно да се оцени. Тој придонесува во одржливиот развој на земјите и регионите, ги поддржува одалечените заедници и поширокиот избор на потрошувачите. Европската унија ја препозна важноста на мобилноста во остварување на општествен и економски развој на земјите-членки и исто така интеграцијата и остварувањата на Унијата. Социјалното влијание од воздушниот транспорт е исто толку значајно и распространето во општеството колку и економските придобивки и треба да биде признато-иако е потешко овие придобивки да се измерат во економска смисла. Не само привлекувањето на нови бизниси или нови средства за постоечките бизниси, туку аеродромот има очигледни ефекти на социјалната состојба во околните средини. Од таа причина и Европската унија се заложи преку Транс-европската аеродромска мрежа да ја развие регионалната пристапност и тоа претставуваше еден од најважните приоритети. Во одалечените региони на ЕУ, воздушниот транспорт исполнува неопходна социјална функција, често поврзувајќи ги заедниците со неопходните услуги, како што се болниците и понатамошното образование. Може да биде аргументирано дека значајните социјални (економски) импликации да се биде дел од Европската унија, нејзината интеграција и нејзината континуирана експанзија-нема да бидат можни без формирање на пан-Европска мрежа на воздушен сообраќај. Оваа мрежа обезбедува пристап до европската и глобалната економија и овозможува одалечените и островски заедници да партиципираат по целосно во Европа,

промовирајќи го социјалното учество. Социјалната бенифиција изведена од патувањата за задоволство и туризмот е реална и значајна како важен индикатор за квалитетот на животот во Европа. Како што бизнисот стануваше повеќе глобален, компаниите бараа брзи и фреквентни комуникации со светските канцеларии. Воздушниот транспорт на патници и стока е значајна компонента на модерната глобална економија и општеството без кој многу добра и услуги не ќе бидат достапни. Ова има сериозни импликации за квалитетот на живеење и услугите кои денес им се пружаат на граѓаните на Европа. Воздушниот транспорт, било да е за бизнис цели или задоволство, за патници или товар, е суштинска компонента на модерниот живот. Способноста за пристап на услугата на воздушниот транспорт е клучен фактор во одредување на квалитетот на живот за регионот. Од друга страна, воздушниот транспорт имаше огромен придонес во одржливиот развој преку поддршка и развој на туризмот. Туризмот помага да се генерира економски раст, ја зголемува можноста за вработување, го зголемува собирањето на даноци и го забрзува развојот и конзервацијата на заштитни зони и животната средина. Воздушниот транспорт го поддржува одржливиот развој што претставува главен предизвик со кој денес се соочува модерното општество. Преку правилниот баланс помеѓу економскиот раст, социјалниот прогрес и еколошка одговорност, трите главни столба на одржливоста, воздушниот транспорт се стреми да ги задоволи потребите на сегашноста без да се доведе во прашање способноста на идните генерации да ги задоволуваат своите сопствени потреби во иднина.

Од економски и социјален аспект, европската интеграција одигра значајна улога во развојот на воздушниот транспорт и овој процес допринесе за еволуцијата и промена на структурата на самиот пазар за воздушен транспорт. Од друга страна, самиот сектор на воздушниот транспорт имаше значајна улогата како двигател во процесот на европска интеграција. Процесот на европската интеграција го создаде Единствениот европски пазар за воздухопловството. Отварање на европскиот пазар на воздухопловството беше неминовна реакција на дерегулацијата во САД која заедно со создавањето на мултинационални корпорации доведоа до еволуцијата во структурата на пазарот за воздушниот транспорт и историска промена во билатералниот систем на неговото економско регулирање. Како што тоа се случи во повеќето други

сектори, конкурентската динамика беше моќната сила за промените во воздушниот транспорт. Овие промени беа во голема мера движени од политичкото и економско пререгулирање. Во овој контекст, како најважен елемент кој влијаеше на воздушниот транспорт беше либерализација, што заедно со формирање на Единствениот европски пазар и олабавувањето на меѓународните правила дадоа значајни резултати. Иако првичната идеја која ја даде САД на Конференцијата во Чикаго во 1944 година беше да се постави основа за отворен, конкурентски систем за меѓународниот воздушен транспорт сепак спротивното мислење на Обединетото Кралство и другите земји доведе до тоа воздушниот транспорт долго време да биде високо регулиран систем на билатерална основа. Наместо либерална, мултилатерална рамка за отворена конкуренција, неограничени права за оперирање како и пазарните сили за фреквенцијата и цените на летањето што ја понуди САД, земјите се одлучија да прифатат систем каде владите ќе ги одредуваат условите за влез на пазарот. Развојот на ваквите настани го ограничија комерцијалниот приод на воздушниот транспорт и доведоа до создавање на тврдо регулиран пазар.

Во текот на доцните 1970-ти и 1980-тите, трендот на либерализација на воздушниот транспорт се прошири од домашниот пазар на САД кон меѓународните пазари. Полибералните билатерални договори оликотворени во договори за отворени неба беа потпишани уште во 1978 година помеѓу САД и неколку европски земји како што беа Холандија, Германија и Белгија. Во Европа, Холандија и Обединетото Кралство први ефективно го дерегулираа воздушниот транспорт во 1984/85 со усвојување на ултра-либерален билатерален договор. Подоцна овие земји постепено започнаа да потпишуваат релативно либерализирани билатерални договори со останатите земји во Европа. Полиберални договори се потпишаа во текот на следните три до четири години помеѓу Обединетото Кралство и Западна Германија, Франција, Белгија и Шведска и Исланд. Ваквите договори беа предходница на првиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт во Заедницата кој започна во 1988 година.

Економскиот и социјален концепт на воздушниот транспорт претставуваше цврста основа за стимулирање на добри меѓународни односи во воздухопловството кои имаа исклучителна важност за постојаното зголемување

на економскиот раст, економскиот и социјалниот развој и процесот на европската интеграција. Интеграцијата во Европа и развојот на ниво на Заедницата беше главниот флуид кој доведе до создавање на единствениот пазар за воздушниот транспорт. Правниот случај *Nouvelles Frontières* од април 1984 година, влегување во сила на Единствениот европски акт и акцијата преземана од Директоратот за конкуренција на Европската комисија против договорите за здружување на авиокомпаниите беа катализатори кои доведоа до првиот пакет на либерализација во декември 1987 година. Конечниот чекор беше направен во 1993 година со третиот пакет на либерализација на воздушниот транспорт во ЕУ кој беше одраз на силниот развој на ниво на Европската заедница и нејзината способност за мултилатерално регулирање во рамките на Европската унија. Самата либерализација на воздушниот транспорт доведе до вистинска промена и реструктура што иницираше интеграцијата на воздушниот транспорт во единствениот европски пазар.

Единствениот европски пазар создаде унифицирана економска област со слобода на движење на добра, луѓе, услуги и капитал помеѓу земјите-членки на ЕУ. Последователно, Единствениот пазар на ЕУ за воздушниот транспорт се формираше врз основа на етапна програма на три пакети на либерализација. Транзициониот период се однесуваше за пристап на воздушните рути во внатрешноста на Заедницата кој стана реалност на 1 април 1997 година. Политиката на Заедницата за либерализација на воздушниот транспорт покриваше четири главни области: пристап на пазарот, контрола на капацитетот, цени за превоз и издавање на дозволи за оперирање на превозниците.

Силите кои ја иницираа дерегулацијата на пазарот во САД во седумдесетите години го доведоа истиот притисок пред европскиот пазар. Состојбата на пазарот за воздушен транспорт во тие години неминовно ја наметна потребата за промена. Ниската продуктивност, регулираниот капацитет и другите ограничувања беа пропратени со директни државни субвенции кои ги покриваа загубите на националните авиокомпани. За да ги задржат своите компании на нозе во текот на економските падови, владите особено на Франција, Шпанија, Белгија и Грција одвојуваа високи субвенции за нивните флоти. Во текот на осумдесетите, дојде до главниот пресврт кон создавање на повеќе отворен и конкурентен европски пазар за воздухопловството. Главен чекор кон

реформирање на европскиот пазар за воздухопловството дојде во 1985 година кога ЕСП на правдата укажа дека Европската комисија има овластување да одлучува во однос на цените за превоз по воздух. Ова одлука го означи почетокот на реформскиот пакет и постепенa промена на пазарот за воздушен транспорт во ЕУ што во историјата ќе остане забележо како процес на либерализација на воздушниот транспорт. Од април 1997 година, сите авиокомпаниии добија дозвола за оперирање во земјите-членка на ЕУ и во основа им се овозможи да оперираат со услуги за патници и/или стока на било која рута во рамките на Унијата, вклучително внатрешните летови во земјите-членки надвор од својата домашна база. Трите пакети за либерализација ја отстранија областа со рестрикции, вклучувајќи го капацитетот и инструментите за контрола на цените и ограничувањето на сопственоста и контрола на превозниците од страна на земјите членки на ЕУ. Резултатот беше мошне позитивен, со двојно зголемување на бројот рути после 1992 година и зголемување на бројот на превозници кои летаа во рамките на Европската унија. Благодарение на зголемената конкуренција помеѓу компаниите, потрошувачите имаа придобивка не само од поширокиот избор на рути но исто така и од значителното намалување на цените, благодарение на особено од новите типови на услуги како резултат на појавата на ефтините авиопревозници. Најголемата промена од гледна точка на потрошувачите во последните пет години е рапидниот раст на ефтините авиопревозниците во ЕУ кои создадоа вистинска револуција во навиките за патување во многу европски земји.

Импозантниот развој на Европската заедница, проследен со либерализацијата на пазарот за воздушен транспорт, овозможи, од сите форми на транспорт, воздушниот да достигне најимпресивен раст. Односот патник-километар забележа раст со просек од 7.8% годишно помеѓу 1980 и 1990 година, и 6.1% помеѓу 1990 и 2000 година. Либерализацијата на воздушниот транспорт во ЕУ овозможи појава на нови и подобри услуги во воздушниот транспорт. Ваквата понуда и нејзиното прифаќање иницираше зголемен сообраќаен раст кој ги зголеми економските активности во секторот и влијаеше на економскиот раст. Во исто време, сообраќајниот и економски раст отворија дополнителни работни места. Либерализацијата на воздушниот транспорт и формирањето на Единствен европски пазар за воздухопловството имаше значајно влијание врз растот и

развојот на воздушниот транспорт во ЕУ и создаде значајни економски придобивки. Просечниот годишен раст на воздушниот сообраќај помеѓу 1995 и 2004 година беше скоро двојно поголем во однос на растот помеѓу 1990 и 1994 година. Ваквата експанзија на воздушниот транспорт го поддржа развојот на секторот за туризмот и патување и другите индустрии. Беше проценето дека како резултат на либерализацијата на воздушниот транспорт, во Европската Унија се генерираа 1.4 милиони работни места и раст на европскиот БДП за 62 милиони евра. Процесот на проширување на Европската унија, а особено интеграцијата на новите економии на десетте земји од Југо-источна Европа предизвика значаен раст на побарувањата во воздушниот транспорт на овие пазари. Тоа во 2004 година придонесе, со воздушниот транспорт, да се превезат 650 милиони патници во ЕУ-25 што беше зголемување за 8.8% во однос на претходната 2003 година.

Меѓутоа, за летовите помеѓу Европската унија и третите земји, сликата беше мошне различна. За почеток, ефтините авиопревозниците беа многу малку вклучени во овие пазари, најмногу затоа што нивниот бизнис модел не беше добар за оперирање со долги патувања. Многу влади во заштита на националниот интерес го стимулираа оперирањето на сопствените државни превозници. Ваквата практика, за разлика од тенденцијата на Унијата, одржуваше задолжителен удел на превозникот на пазарот и попречување на растот на пазарот и вистинска конкуренција. Билатералните договори генерално именуваа превозник од секоја страна кој може да оперира со услугата помеѓу двете земји и често го зголемуваа ограничувањето во областа како што се капацитетот, фреквенцијата и цените. Превозниците кои можеа да бидат именувани од владите под билатералните договори беа генерално ограничени во однос на сопственоста и контролата кои беа во рацете на нивната држава.

Воздушниот сообраќај помеѓу ЕУ и Југо-источна Европа се зголеми за 121% од 2001 година. Прогнозите беа дека во Европа, тој ќе се зголеми за два пати во период од 15 до 20 години а можеби многу поскоро за земјите во Јужна и Источна Европа. За Република Македонија, среднорочната прогноза до 2011 година посочи просечен раст на воздушниот сообраќај од 6.4% годишно, наспроти просекот од 4.5% за земјите кои пристапија кон ЕУ и помал раст од 3.4% за старите земји-членки на ЕУ.

По големите политички промени во деведесетите и осамостојувањето на Република Македонија, воздушниот транспорт се развиваше низ три значајни етапи. Првата етапа беше поврзана со членството во ИКАО и активностите во насока на изнаоѓање на политичко решение за суверенитетот и надлежноста врз македонското небо. Втората етапа на развој беше поврзана со членство во пан-европските организации, во прв ред ЕКАК и ЕУРОКОНТРОЛ, и учеството во нивните стратегии и програми за развој на европскиот менаџмент на воздушниот сообраќај но и соработката со европската финансиска институција ЕБОР која беше значајна финансиска потпора на овие активности. Воздушниот сообраќај во Република Македонија како дел од регионалниот развоен план на ЕУРОКОНТРОЛ, имаше потреба од надградба за прилагодување на повисоко ниво на регионалниот сообраќај и зголемување на безбедносните стандарди на летањето. Европската банка за обнова и развој и ЕУРОКОНТРОЛ овозможија директни странски инвестиции потребни за развој на воздушниот сообраќај од околу 31,111 милиони евра. Тоа представуваше 10 % од вкупните финансиски инвестиции од 307,220 милиони евра што Република Македонија ги доби од ЕБРД во периодот 1991-2003 година. Со овие проекти се овозможи подобрување на системите за менаџмент на воздушниот сообраќај, институционално јакнење на македонските воздухопловни власти, обука на персоналот и реконструкција на аеродромите Скопје и Охрид.

Третата фаза на развој на воздушниот транспорт, беше одраз на ПСА и соработката со институциите на Европската унија особено Европската комисија. Во 2001 година, Република Македонија беше првата држава од Западен Балкан која ја потпиша Спогодбата за стабилизација и асоцијација со Европската Унија. Како важен приоритет, ССА ја истакна соработката во воздушниот транспорт земајќи ги во предвид компонентите за поддршка на развојот односно економските и социјалните аспектите. Спогодбата несомнено имаше политичка вредност и даде поттик кон забрзана европска интеграција и вклучување на воздушниот транспорт во евроинтегративните процеси. Оваа етапа се карактеризираше со вклучување и активно учество на Република Македонија во регионалните проектите: КАРДС-АСАТЦ и особено иницијативата на Европската заедница за формирање на Европска заедничка воздухопловна област. Паралелно со трите развојни етапи, Република Македонија парафираше,

потпиша и ратификува повеќе билатерални договори за воздушен транспорт. До крајот на 2006 година, од вкупно 27 парафирани билатерални спогодби, 17 беа со земјите-членки на ЕУ и 2 со кандидатите за членство во Унијата.

Апликацијата на РМ за полноправно членство во Европската унија несомнено го забрза процесот на европската интеграција и свеста за неопходните промени во економско-политичките и институционално-правните особености. Некои области поради одредени случувања како што беа политичката и економска нестабилност не беа ставени на списокот на приоритети во минатото. Еклатантен пример за ваквата состојба беше воздухопловството кое остана долго време да се регулира преку соработка со меѓународните организации особено поради спечифичната природа на оваа област во поглед на безбедноста. Областа на воздушниот транспорт е економски регулирана со несоодветна легислатива во однос на правилата и прописите на ЕУ и имаше потреба од значајни промени во областа на законодавството. Европската комисија исто така преку своите анализи и преговорите за ЕЗВО го посочи економското регулирање како чувствителна област која мора многу брзо да биде ставена во процесот на прилагодување.

На 9 јуни 2006 година во Луксембург се потпишаа два историски договори важни за развојот на воздушниот транспорт во Република Македонија: Договорот за формирање на Европска заедничка воздухопловна област и Договорот помеѓу Европската заедница и Република Македонија за одредени аспекти во воздушниот превоз. Додека Европската заедничка воздухопловна област претставува инструмент на Европската унија наменет за трети земји за постигнување и усогласување на економските, институционални, правни, безбедносни, социјални и еколошки стандарди со оние на ЕУ во областа на воздухопловството, Хоризонталната спогодба имаше за цел да ги доведе во линија одредбите поставени во билатералните спогодби спротивни на правото на Европската заедница.

Потпишувањето на Договорот за европска заедничка воздухопловна област создаде импулс за прифаќање на "acquis communautaire" на воздухопловството и интегрирање на воздушниот транспорт на Република Македонија во Единствениот пазар на Европската заедница. Република Македонија претставува важен сегмент на комплексниот систем на воздушниот

транспорт во Европа. Европската комисија истакна дека формирање на Европска заедничка воздухопловна област врз основа на моделот на Единствен европски пазар, земајќи ги предвид економските и социјални аспекти и усогласување на европското законодавство не треба да биде процес само на подлабока интеграција на Унијата но и процес на поширока интеграција. Процесот ја вклучи и Република Македонија каде се очекува зголемен раст на воздушниот сообраќај. Од политички и од економски причини, Европската комисија го истакна големиот приоритет да ги вклучи земјите соседи на проширената Европска унија во единствениот пазар на воздушниот транспорт. Политички, овие земји се идни членки на Унијата односно учесници во ПСА, партнери во пан-европското воздухопловно организирање и земји кои имаат склучено повеќе билатерални договори за пристап на пазарот за воздушниот транспорт. Економски, голем дел од земјите се насочени кон паарите на Унијата, како важни трговски и туристички партнери и значајни пазари за воздушниот транспорт.

Воздушниот транспорт дава добар индикатор за директните економски влијанија врз вработеноста и БДП а земајќи го предвид и неговиот мултиплициран и каталитички ефект тие се значително поголеми. Директниот придонес на економските активности на воздушниот транспорт се остваруваше преку услугите на авиокомпаниите за превоз на патниците и товарот кои користеа широк опсег услуги од аеродромите и услугите во воздушната навигација. Сите овие економски активности даваат свој допринос во БДП на Република Македонија.

На светско ниво, секторот на воздушниот сообраќај вработува 1% од работната популација.²⁸⁵ Во Европската унија, вработеноста во секторот на воздушниот сообраќај претставува околу 1.89% (3 133000) од вкупните вработени. Во 2000 година, аеродромите во 15-те земји-членки на ЕУ генерираа 124 илјади директни работни места односно 0.07% од вкупната вработеност. Во Република Македонија директната вработеноста во воздушниот сообраќај на двата меѓународни аеродроми изнесуваше околу 1220 вработени што претставува 0.4% од вкупната вработеност во апсолутен износ која изнесуваше 292 892

²⁸⁵ Според International Air Transport Association

вработени. Овој процент е за 0.13% повисок од просекот на земјите-членки на Европската Унија.

Бруто-домашниот производ по пазарни цени во тековни вредности во Република Македонија во 2003 година изнесуваше 251 486 милиони денари. Воздушниот сообраќај во истата година учествуваше со 174 милиони денари во бруто додадената вредност по основни цени. Бруто-додадената вредност по основни цени претставува основна категорија на БДП и е разликата помеѓу бруто вредноста на производството што кај воздушниот сообраќај изнесуваше 1910 милиони денари и меѓуфазната потрошувачка на воздушниот сообраќај која изнесуваше 1736 милиони денари. Бруто-деловниот вишок на воздушниот транспорт изнесуваше 61 милиони денари со нето-деловен вишок од 14 милиони денари. Амортизацијата во воздушниот сообраќај во 2003 година изнесуваше 47 милиони денари. Воздушниот сообраќај во 2003 година учествува со 0.07% во бруто-домашниот производ на Република Македонија.

Економскиот раст иницира влијаение врз воздушниот транспорт преку зголемување на барањата за воздушните патувања. Во исто време, растечкиот воздушен транспорт со своето директно, индиректно и индуцирано влијание и каталитичкиот ефект континуирано влијае врз економските активности односно макроекономските компоненти бруто-домашниот производ и вработеноста кои имаат влијание врз одржување на економскиот раст. Значењето на воздушниот транспорт во економијата на Република Македонија, претставува одржување на економски активности (продукција на услуги, потрошувачка) и вработувањето. Воздушниот сообраќај одржува економски раст преку квантитативно зголемување на потенцијалниот БДП во економијата во текот на времето. Долгорочната тенденција на пораст на реалниот БДП ќе дејствува врз квалитативното подобрување на сите нејзини перформанси и врз подигање на квалитетот на живот на нејзините граѓани.

Економската интеграција, работните заедници и стотици милиони поединци се потпираат на воздушните линии кои транспортираа луѓе, добра и услуги по воздушен пат. Придонесот на воздушниот сообраќај како каталитички ефект има, исто така суштинско значење и за развојот на трговијата и туризмот преку воздушниот транспорт. Економскиот придонес и придобивките од воздушниот транспорт ќе поттикнат побрз развој и интегрирање во европскиот

пазар. На национално ниво, стимулирање на економското влијание од воздушниот сообраќај како креатор на работни места и придонесувач во економскиот раст е евидентно кога аеродромите и давателите на услуги во воздушната навигација зголемија своите услуги а авиокомпаниите се соочија со зголемени барања, проширувања на нивната продукција и најмување на повеќе вработени. Од друга страна, општеството чии барања се секогаш зголемување на мобилноста, и јавното мислење кое е нетолерантно за хроничниот застој, слабиот квалитет и високите цени на транспортните услуги мора единствено да се задоволи со оптимализација на потребите и барањата. Идните планови мора да ја земат во предвид економската важност, а модерниот систем да биде поддржан покрај од економска така и од општествена гледна точка и заштита на животната средина.

Воздушниот транспорт претставува придобивка за економијата. Тој учествува во создавање на бруто-домашниот производ, вработеноста и создава услови за економски развој и одржување на економски раст. Економскиот раст иницира влијаение врз воздушниот транспорт преку зголемување на барањата за воздушните патувања. Во исто време, растечкиот воздушен транспорт со своето директно, индиректно и индуцирано влијание и каталитичкиот ефект континуирано влијае врз економските активности односно економскиот раст. Значењето на воздушниот транспорт во економијата на Република Македонија, претставува одржување на економски активности (продукција на услуги, потошувачка) и вработувањето. Воздушниот транспорт одржува економскиот раст преку квантитативно зголемување на потенцијалниот БДП во економијата во текот на времето. Долгорочната тенденција на пораст на реалниот БДП ќе дејствува врз квалитативното подобрување на сите нејзини перформанси и врз подигање на квалитетот на живот на нејзините граѓани. Од друга страна, економскиот развој е поврзан со квалитативните промени, кои опфаќаат структурни промени, технолошки, институционални и други иновации, но во неговиот опфат влегуваат и квантитативните промени, односно растот на воздушниот транспорт и економскиот раст. Факт е дека развојот предизвикува промени во структурата на економијата, но во исто време, и структурата на економијата го детерминира темпото на економскиот развој. Учеството на оделни сектори како што е транспортот и услугите вклучувајќи го секторот за воздушниот транспорт во

создавањето на БДП и вработеноста, може да се доведе до тесна врска со нивото на економски развој на земјата. Затоа во тесна линија со поддршка на воздушниот сообраќај се поддржува економскиот развој и во исто време се создава неопходен услов за економски раст.

Следено од искажаните дискусии и констатации можеме да ги потврдиме посебните и поединачни истражувачки хипотези поставени врз основа на истражувачкото прашање и основниот хипотетички став. Според тоа, воздушниот транспорт има позитивна улога и влијание во ЕУ и Република Македонија и тоа: со придонесот во создавање на бруто-домашниот производ; со придонесот во вкупната вработеност односно намалување на невработеноста; на слободниот проток на луѓе, капитал, добра и услуги кои имаат улога во развојот на единствениот европски пазар и проширувањето на ЕУ; преку поддршка на другите сектори во економијата; преку интегрирање на пазарот за воздушен транспорт на Република Македонија во единствениот европски пазар за воздушниот транспорт и подигање на безбедноста и сигурноста во авиосообраќајот; во поддршка на Процесот за стабилизација и асоцијација и прилагодување на националното законодавство со правото на Европската Унија; поддршка на Република Македонија за интеграција во Европската заедничка воздухопловна област; преку поддршка на меѓународната трговска размена; со поттикнувањето на директни странски инвестиции; ќе стимулира добри меѓународни економски и политички односи; ќе придонесе за развој на туризмот; ќе придонесе за пораст на вкупната продуктивност на трудот; ќе придонесе за подигање на квалитетот на живот; ја зголемува мобилноста на луѓето и услугите; се стимулира социјалниот дијалог со европските партнери во процесот на интегрирање на Република Македонија; ќе придонесе за одржливиот развој;

Врз основа на горе изнесеното можеме да го потврдиме и поставениот основен хипотетички став односно дека: Развојот на воздушниот транспорт има позитивно влијание врз процесот на интеграција на ЕУ и Република Македонија во ЕУ. Бројни се економските и социјални аспекти на тоа влијание на воздушниот транспорт врз економијата но и во промените на животот на луѓето, културата и стилот на живеење и квалитетот на живот. Влијанието што воздушниот транспорт го има врз економијата и социјалната средина но и влијанието врз политичките, институционално-правните компоненти во услови

на динамичките европски промени во воздушниот транспорт, меѓународните економски односи и процесот на европка интеграција создаде значајни придобивки за Европската унија и Република Македонија.

Воздушниот транспорт е една од значајните компоненти на националните економии и двигател на модерното општество. Кога носителите на политичките одлуки, ќе станат свесни за вистинскиот економски и социјален придонес на воздухопловството, тие повеќе ќе се заложат за неговиот развој. Свесноста за економскиот придонес на воздушниот сообраќај има зголемена важност при финансирањето на инфраструктурните проекти. Ако воздушниот транспорт е за конкурентна ефикасност во неговото финансирање, тој мора да биде способен да покаже дека генерира значајни економски и социјални бенифиции. Вистинската економска вредност на цивилното воздухопловство и одредување на развојот и придонесот во економскиот просперитет е со зголемена важност особено во ерата на дефицитарните финансии.

Додека воздушниот транспорт во Европската унија беше ослободен од државната контрола и стимулираше развој на авиокомпаниите со ниски цени, во Република Македонија имаше нерамнотежен процес кон ослободувањето од државната контрола и отварање на пазарите за конкуренција. Доколку се сака воздушниот транспорт во Република Македонија да стане промотор за економскиот раст и креатор на нови работни места тој треба да се управува во насока на интегрирање во Европската заедничка воздухопловна област која е основана на моделот на Единствен европски пазар. Имплементацијата на правото на Заедницата за воздухопловството ќе доведе до либерализација на воздушниот транспорт и реформа на економското регулирање, заштита на правата на патниците и реформа во менаџментот на воздушниот сообраќај. Усогласување со европското законодавство ќе ги земе предвид социјални аспекти, како што се социјалниот дијалог, еколошките прашања, безбедноста и сигурноста. Ова е особено значајно во пресрет на очекуваниот пораст на европскиот воздушен сообраќај кој до 2015 година треба двојно да се зголеми.

Европската интеграција и воздушниот транспорт треба да бидат вклучени и искористени за подинамично движење на целокупната економија на Република Македонија. Воздушниот транспорт претставува мост за поврзување со сите заедница и пазари на најбрз и најефикасен начин. Опколена од сите страни со

копно, Република Македонија е значително зависна од воздушниот транспорт. Аеродромите во Скопје и Охрид се главните порти на Република Македонија за брзо и ефикасно поврзување со јадрото на Европа и целиот свет. Примената на европските искуства и знаења треба да го поттикне понатамошниот развој на воздушниот транспорт особено во пресрет на амбициозната иницијатива на Европската заедница за создавање на Европската заедничка воздухопловна област. Тоа треба да ги охрабри потребните реформи во воздушниот транспорт и прифаќањето на целосно либерализиран воздушен транспорт во согласност со правото на ЕУ што ќе создаде услови за доаѓање на нови и ефтините авиокомпани, странски инвестиции во инфраструктурата и зголемување на достапните рути неопходни за интеграција во глобалната економија и европските пазари. Зголемената фреквенција на летови, поширокиот избор на рути, пониските цени и пошироката понуда на услуги треба да создадат придобивки и да го променат квалитетот на животот. Ова е особено значајно во контекст на стратешката определба на Република Македонија за интеграција во Европската Унија и интеграција во Единствениот европски пазар за воздушниот транспорт.

Развојот на воздушниот транспорт во Република Македонија и неговата интеграција во Европа ќе допринесе да се зголеми квалитетот на животот и подигање на економскиот раст, регионалната интеграција, социјалната кохезија и еколошката состојба. Тоа треба да се оствари со реформски процеси на национално ниво преку воведување на пазарен механизам, модерна пракса за оперирање и цврста инфраструктура за финансирање и менаџмент, јакнење на институциите, подобрување на законската и регулаторната рамка, реструктуирање на аеродромите и давателите на услуги во воздушната навигација и евентуална приватизација, и секако воведување на нови технологии. Во овој контекст, ПСА и Европската заедничка воздухопловна област треба да обезбедат политички поттик за реформските процеси и прогресивно усвојување на стандардите на ЕУ и политиките за развој на инфраструктурата. Гледано преку светлото на успехот, развојот на воздушниот транспорт на Република Македонија на ниво споредливо со останатите европски земји ќе овозможи придобивка како за државата на национално ниво така и за развој на регионот, европската и глобалната заедница.

Пристапот во Европската унија бара целосна либерализација на воздушниот транспорт во земјите кои пристапуваат. Никаква дискриминација од страна на државата не ќе биде дозволена. Целосна имплементација на правото на ЕУ за воздухопловството преку Договорот за ЕЗВО ќе овозможи секој авиопревозник основан во Република Македонија да се стекне со статус на превозник на Заедницата. Тоа ќе го отвори пазарот за конкуренција и пристап до европскиот единствен пазар за воздухопловството на проширената Унија. Ваквите пазарни можности да се биде дел од интегрираниот пазар за воздухопловството на 35 земји и 500 милиони европски граѓани треба да доведе до раст на воздушниот транспорт. Тоа ќе генерира истовремено, растечко ниво на приходи и вработеност остварени од економските активности на авиокомпаниите, аеродромите, давателите на услуги во воздушната навигација и поврзаните сектори. Либерализацијата ќе ја забрза индустриската консолидација и ќе создаде можност за нови домашни или надворешни учесници во трката како што се ефтините компании и регионалните компании. Овие нови учесници може да обезбедат нови инвестициони можности, како и успешност во развојот на конкурентност, економичност и бизнис модел.

КРАТЕНКИ и АКРОНИМИ

АЕА - Асоцијација на европските авиокомпанији	АЕА - Association of European airlines
АЕКМА - Европска асоцијација за воздухопловна индустрија	АЕСМА –European Association of Airspace Industries
АКАРЕ - Консултативниот совет за воздухопловни истражувања во Европа	АКАРЕ - Advisory Council for Aeronautical Research in Europe
АЦИ Европа - Меѓународен совет на аеродроми во Европа	АЦИ EUROPE - Airport Council International Europe
АТАГ - Акциона група за воздушен сообраќај	АТАГ - Air Transport Action Group
АТМ - Менаџмент на воздушниот сообраќај	АТМ - Air Traffic Management
АСАТЦ - Проект за Безбедност во воздухопловството и контрола на летање	АСАТЦ - Aviation Safety and Air Traffic Control
АТИРС - Регионална студија за инфраструктурата во воздушниот сообраќај во Југо-источна Европа	АТИРС - Air Traffic Infrastructure Regional Study for South-Eastern Europe
БДП - Бруто-домашен производ	GDP - Gross Domestic Product
БНП - Бруто-национален производ	GDP - Gross National Product
ГАТТ - Општа спогодба за тарифите и трговијата	GATT – General Agreement on Tariffs and Trade
ГД - Генерален директорат	GD – General Directorat
ДЕУ -Договор за Европска унија	TEU – Treaty of European Union
ДЕЗ - Договор за Европска заедница	TEC - Treaty of European Community
ЕАСА - Европска Агенција за безбедност на воздушната пловидба	EASA - European Aviation Safety Agency
ЕАТЦИП - Европска програма за хармонизација и интеграција на контролата на летање	ЕАТЦИП - European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme

ЕАТМП - Европска програма за менаџмент на воздушниот сообраќај	EATMP - European Air Traffic Management Programme
ЕБОР - Европската банка за обнова и развој	EBRD - European Bank For Reconstruction and Development
ЕВРОСТАТ - Статистичка служба на европските заедници	EUROSTAT – The Statistical Office of the European Communities
ЕЗ - Европска заедница	EC – European Community
ЕЗВО - Европска заедничка воздухопловна област;	ECAA - European Common Aviation Area;
ЕИБ - Европска инвестициона банка	EIB – European Investment Bank
ЕКАК - Европска конференција за цивилното воздухопловство	ECAC - European Civil Aviation Conference
ЕК - Европската комисија	EC - European Commission
ЕЦИП - Европскиот план за конвергенција и имплементација	ECIP - European Convergence and Implementation Plan
ЕЕЦ - Експерименталниот центар на ЕУРОКОНТРОЛ	EEC - EUROCONTROL Experimental Centre
ЕЕЗ - Европската економска заедница	EEC - European Economic Community
ЕИБ - Европска инвестициона банка	EIB - European Investment Bank
ЕНПРМ - Известување на ЕУРОКОНТРОЛ за предложените правила	ENPRM - ЕУРОКОНТРОЛ Notice of Proposed Rule-Making
ЕУРОКОНТРОЛ - Европска организација за безбедност во воздушната навигација	EUROCONTROL - European Organisation for the Safety of Air Navigation
ЕУ - Европска унија	EU - European Union
ЕЕА - Европски Единствен Акт	SEA – Single European Act
ЕСП - Европски суд на правдата	ECJ – European Court of Justice
ЗНД - Заедница на независни држава	CIS – Commonwealth of Independent States

ИАКА - Меѓународната асоцијација на авиопревозниците	IACA - International Air Carrier Association
ИАНС - Институт за воздушни навигациони услуги	IANS - Institute of Air Navigation Service
ИАТА - Меѓународната асоцијација за воздушниот транспорт	IATA - International Aviation Transport Association
ИКАО - Меѓународна организација за цивилно воздухопловство	ICAO - International Civil Aviation Organisation
ИПЦЦ - Меѓувладиниот панел за климатски промени	IPCC - Intergovernmental Panel of Climate Change
ЈАА - Европски заеднички воздухопловни власти	JAA - [European] Joint Aviation Authority
КАРДС - Помош на Европската заедницата за реконструкција, развој и стабилизација на Балканот	CARDS - European Commission, Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilization
КЕРМАС - Европски центар за истражување на воздушниот простор и воздушниот транспорт	CERMAS - European Center for Aerospace and Air Transport Research-Toulouse Business School
КОРЕПЕР - Комитет на постојаните претставници	Coreper - Permanent Representative Committee
ЛЦИП - Локалниот план за конвергенција и имплементација	LCIP - Local Convergence and Implementation Plan
МАНСУП - Проект за надградување на системот за воздушна навигација во РМ	MANSUP - Macedonian Air Navigation Services Upgrading Project
ММФ - Меѓународен монетарен фонд	IMF – International Monetary Fund
МАТСЕ - Министри за транспорт на ЕКАК на системот за воздушен сообраќај во Европа	MATSE - ЕКАК Transport Ministers on the Air Traffic System in Europe
НАТО - Северно-атлански договорна организација	NATO - North Atlantic Treaty Organisation;
ПИКАО - Привремена меѓународна организација за цивилно воздухопловство	PICAO - Provisional International Civil Aviation Organization

ПСА - Процес за стабилизација и асоцијација

PSA – Process of Stabilisation and Association

РВСМ - Европска програма за намалување на минимумот за вертикално раздвојување

RVSM - Reduced Vertical Separation Minima

САД - Соединети Американски Држави

USA - United States of America

СДИ - Странски директни инвестиции

FDI – Foreign Direct Investment

СТО - Светска трговска организација

WTO - World Trade Organization

СРА - Агенда за стратешки истражувања

SRA - Strategic Research Agenda

ССА - Спогодба за стабилизација и асоцијација

SAA – Stabilisation and Association Agreement

СЕЕ-ФАБА - Проект за проширување на Единственото европско небо кон Југоисточна Европа со создавање на функционални блокови за воздушен простор

SEE-FABA - Single European Sky-Functional Airspace Block Approach

ТАИЕХ - Техничка помош и инструмент за размена на информации
ТЕН - Транс-европска мрежа

TAIEX - Technical Assistance and Information Exchange Instrument
TENs - TransEuropean Networks

ТЕН - Транс-европска мрежа во областа на сообраќајната инфраструктура

TEN - TransEuropean Networks in the field of transport infrastructure

БИБЛИОГРАФИЈА

- Аеродром Скопје. *Годишна статистика на сообраќајот, 2005*. Скопје: Аеродром Скопје, 2006
- Бекет, Д. и Т. Кол. *Социолошки проекти, Водич за студенти*, Прев. Зорица Ангеловска-Ковачевич. Скопје: Филозофски факултет, 2000.
- Бег, Д., Фишер Стендли и Дорнбуш Рудигер. *Економија*. Скопје: Ник Лист, 2001.
- Благоева, Трневска Калина. *Статистичка анализа*. Скопје: Економски факултет, 2003.
- Вајденфелд, Вернер и Фолфган Веселс. *Европа од А до Ш: Прирачник за европска интеграција*. Уред. Прев. Катица Манова, Сандра Годоровска, Наташа Ценевска, Скопје: Фондација "Конрад Аденауер": Сектор за европска интеграција, Генерален секретаријат на влада на РМ, 2003
- Влада на Република Македонија. *Национална стратегија за Европска интеграција на Република Македонија во Европската унија*. Скопје: Секретаријат за европски прашања -Влада на Република Македонија, 2005
- Влада на Република Македонија. *Прирачник за преведување на правните акти на Европската унија*. Скопје: Секретаријат за европски прашања - Влада на Република Македонија, 2005.
- Георгиевски, Петре. *Социолошка методологија*, група автори, Скопје: Студентски збор, 1998.
- Државен завод за статистика. *Статистички годишник на Република Македонија*. Скопје: Државен завод за статистика, 2003.
- Државен завод за статистика. *Месечен статистички извештај 1.2.6.03*. Скопје: Државен завод за статистика, 2006.
- Државен завод за статистика. *Месечен статистички извештај 1.2.5.01*. Скопје: Државен завод за статистика, 2006.
- Државен завод за статистика на Република Македонија. *Транспорт 8.4.3.04/452*. Скопје: Државен завод за статистика на Република Македонија, 2003.
- Државен завод за статистика на Република Македонија. *Билтен 2/2003 Вкујна вработеност според айсолутиен износ*. Скопје: Државен завод за статистика на Република Македонија, 2003

- Европска комисија. *АБВ на Правото на Заедницата* (петто издание). Клаус-Дитер Борхард. Едиција "Европска документација". Луксембург: Канцеларија за службени изданија на Европските заедници, 2000.
- Ефтимовски, Димитар. *Економија на развојот*. Скопје: Економски институт, 2003.
- Јанев, Игор. *Право и политика на специјализираниите агенции на Обединетите Нации* (Организации со економско обележја). Скопје: Александрија, 1996.
- Јосимовски, Сашо. *Информациски технологии*. Скопје: Економски факултет, 2001.
- Карталов, Христо. *Европската интеграција низ економска перспектива*. Скопје: Филозофски факултет, 2005.
- Тунтев, Томислав. *Историја на воздухоловството*. Охрид: Летра Охрид, 2003.
- Лозановски, Јовица. *Улогата на социјалниот дијалог во рамките на социјалната политика на Европската унија* (магистерска труд). Универзитет "Св Кирил и Методиј" Филозофски факултет, Скопје, 2006
- Мојсоски, Дејан. *Едно небо за Европа*. Скопје: Интерграфика, 2005.
- Панзова, Виолета. *Науката како занает*. Скопје: Филозофски факултет, 2003.
- Фити, Таки. *Макроекономија*. Скопје: Економски факултет, 2003.
- Фити, Таки и Владимир Филиповски. *Основи на микроекономија*. Скопје: Економски факултет, 1999.
- Advisory Council for Aeronautical Research in Europe (ACARE). *Strategic Research Agenda Volume 1*, Brussel: ACARE, 2004.
- Airport Council International (ACI), York Aviation. *The social and economic impact of airport in Europe*, Brussel: ACI Europe publications, 2004.
- Airport Council International (ACI), York Aviation. *Creating Employment and Prosperity in Europe: an Economic Impact Study Kit*. Brussel: ACI Europe publications, 2000.
- Air Transport Action Group (ATAG), United National Environment Programme (UNEP). *Industry as a partner for sustainable development: Aviation*. Geneva: ATAG publications, 2002.

Air Transport Action Group,(ATAG), International Association of Air Transportation (IATA). *Aviation&the Environment*. Geneva: ATAG publications, 2000.

Air Transport Action Group (ATAG). *Environmental fuel taxes*. Geneva: ATAG publications, 1999.

Air Transport Action Group (ATAG). *The Economic Benefit of Air Transport*. Geneva: ATAG publications, 1999.

Air Transport Action Group (ATAG). *Land Use Planning Near Airport*. Geneva: ATAG publications, 1999.

Air Transport Action Group (ATAG) , Oxford Economic Forecasting. *The economic and social benefit of air transport*. Geneva: ATAG publications, 2004.

Air Transport Action Group (ATAG), Oxford Economic Forecasting. *The contribution of air transport on sustainable development in Africa*. Oxford Economic Forecasting, 2003.
<http://www.atag.org/files/Africa-141733A.pdf>

Air Transport Action Group (ATAG). *The Contribution of Air Transport to the Latin American/Caribbean Economy (2002 Edition)*. ATAG publications, 2002.

Bratle Group. Boaz Moselle et al. *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*. Sina Loca: Office for Official Publications, 2002

Butterworth, Phillip-Hayes."EUROCONTROL: a global influence." *Forty Years of Service to European Aviation* (2003): p.57-65

Castelli, L. *Study of the impact of innovative route charge schemes considering ATC and Airlines new perspective*. Trieste: DEEI-University of Trieste, 2002.

California Department of Transport, Business, Transportation and Housing Agency, Division of Aeronautics. *Final Report of Aviation in California: Benefits to Our Economy and Way of Life*. Sacramento: Department of Transportation, 2003.

Cedomir, Kronic. *Recnik vazduhoplovnih skracenica i kodova*. Beograd: Avijatika Beograd, 2001.

Cranfield University, *Analysis of the EU Air Transport Industry, 2004-Final Report*.
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/observatory/doc/annual_reports/annual_report_2004.pdf

DRI-WEFA, Inc., A Global Insight Company and Campbell-Hill Aviation Group, INC. *The National Economic Impact of Civil Aviation*. 2002

DFS Deutsch Flugsicherung GmbH. *Separation of Regulatory and Operational Functions in Air Traffic Management of the Civil Aviation Administration of the Republic of Macedonia Report on Project Phase 1 Analysis and Proposal*. 2003

ECAC INSTITUTIONAL STRATEGY for Air Traffic Management in Europe adopted by ECAC Ministers of Transport. Copenhagen: ECAC, 1997

European Bank for Reconstruction and Development. *Strategy of FYR of Macedonia*. London: EBRD, 2004.
<<http://www.ebrd.com/about/strategy/country/mace/strategy.pdf>>

European Bank for Reconstruction and Development. *EBRD investments 1991-2003*. London: EBRD, 2004.
<http://www.ebrd.com/pubs/general/invest/invest03.pdf>

European Bank for Reconstruction and Development. *EBRD investments 1991-2004*. London: EBRD, 2005

European Bank for Reconstruction and Development. *Transport Operations policy 2005-2008*. London: EBRD, 2004.

European Bank for Reconstruction and Development. EBRD-EU cooperation in the Western Balkans. London: January 2005

European Investment Bank. *Air Traffic Infrastructure Regional Study (ATIRS) for South-Eastern Europe –Executive ATC Summary Report by Nordic Aviation Resource AS*. Oslo: EIB, 2001

EUROCONTROL. *Air Traffic Management Strategy for year 2000 + Volume 1 and 2*. Brussels: EUROCONTROL, 2003.
<http://www.EUROCONTROL.int/eatmp/library/strategydoc.html>

EUROCONTROL. *ECIP Status Report for the year 2001, Edition 1.0*. Brussels: EUROCONTROL, 2001.
<<http://www.EUROCONTROL.int/ecip>>

EUROCONTROL. *Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analyses*. Brussels: EATMP infocentre, 2002.

EUROCONTROL. *Annual report 2002*. Brussels: EUROCONTROL, 2003.

EUROCONTROL. *Annual report 2003*. Brussels: EUROCONTROL, 2004.

EUROCONTROL Experimental Centre (EEC), Oxford Economic Forecasting. *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe Final Report*. Bretignis-sur-Orge: EEC, 2005.

EUROCONTROL Experimental Centre. *Cost of the En-Route Air Navigation Services in Europe*. Bretignis-sur-Orge: EEC (Performance and Economic Research), 1999.

EUROCONTROL Experimental Centre. *ATM Market Evolution due to Deregulation*. Bretignis-sur-Orge: EEC, 2002

- EUROCONTROL Performance Review Commission. Performance Review Report 2005. An Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar year 2005. Brussels:EUROCONTROL, 2006
- EUROCONTROL Statistics and Forecast Service. EUROCONTROL Low-Cost Carrier Market Update-May 2006. Brussels: STATFOR, EUROCONTROL Statistics and Forecast Service, 2006
- European Commission, Directorate General Energy and Transport. *A Guidance to Community Legislation in the Field of Aviation (Provisional Edition)*. Brussels: Office for Official Publications, 2006
- European Commission, Directorate General Energy and Transport. *Analysis of the European Air Transport Industry 2003, Final Report*. Brussels: Office for Official Publications, 2005
- European Commission Directorate – General for Employment and Social affairs. *Recent developments in the European inter – professional social dialogue*, Brussels: Office for Official Publications,2003
- European Commission. *Panorama of Transport-Statistical overview of transport in the European Union Part 1 (data 1970-2001)*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003
- European Commission. *The Single European Sky: Implementing political commitments*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2004.
- European Commission. *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-statistical pocketbook 2003*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003.
- European Commission. *EU ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES-statistical pocketbook 2004*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2004.
- European Commission. *A COMMUNITY OF FIFTEEN: KEY FIGURE*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2000.
- European Commission. *Key fact and figures about the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2004.
- European Commission. *White Paper “European Transport policy for 2010, time to decide”*. COM (2001)370 of 12.9.2001; Brussel: European Commission, 2001. http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf
- European Commission. *Europe at a crossroad*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities,2003.
- European Commission. *Single European Sky: Brodening horizons for air travel*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002.

- European Commission. *Single European Sky: Results from the air transport research programme*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001.
- European Commission. *European Economy*. Directorate General for Economic and Financial Affairs. European Communities: Belgium, 2001
- European Commission. *European Economy. Enlargement Papers. Progress toward meeting the economic criteria for accession*. Brussels: Directorate General for Economic and Financial Affairs. Brussels, 2005
- European Commission, *European Economy 2003 pre-accession economic programmes of acceding and other candidates countries*, Directorate General for Economic and Financial Affairs No 20. 2003
- European Commission-Directorate General for Economic and Financial Affairs , *The economic impact of enlargement*, Brussels, office for Official Publications, 2001
- Ewers, N. *Final report-Economic benefits of Competition in European Air Traffic Management*. Berlin: Berlin University of Technology, 2002.
- Fron, X. *Dealing with Airport and Airspace Congestion in Europe*. Brussels: EUROCONTROL, 2001.
- Fisher, Cornelia. "Economic impact of civil aviation activities extend far and wide." *ICAO Journal* Vol.58, No.8(2003):17-9
- Gommers, Michael. *ATM in macro-economic context*. Programme Portfolio Management, 2000.
- Garza, Patricia de la. *Economic and social development trends in globalized world*. New York: 2002,
- InterVISTAS-ga Consulting, Inc. *The Economic Impact of Air Service Liberalisation Executive Summary*. Sine loco: InterVISTAS-ga Consulting, Inc, 2006
<http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06>
07_The_Economic_Impact_of_Air_Service_Liberalization_Exec_Summary.pdf
- International Civil Aviation Organisation. "*Annual review of civil aviation, 2003*". *ICAO Journal* Vol 59, No 6 (2004)
- International Civil Aviation Organisation. "*Annual review of civil aviation, 2004*". *ICAO Journal* Vol 60, No 5 (2005)
- International Civil Aviation Organisation. "*Annual review of civil aviation, 2005*". *ICAO Journal* Vol 61, No 5 (2006)

- International Civil Aviation Organisation. *Economic Contribution of Civil Aviation. Circular 292-AT/124*. Montreal: Secretary General of ICAO, 2005.
- International Civil Aviation Organisation. *Convention on International Civil Aviation, Doc 7300/7 Seventh Edition*. Montreal: ICAO, 1997.
- International Civil Aviation Organisation. *Digest of Statistics No. 498 (Airport Financial and Route Facility Data-2000)*. Montreal: ICAO, 2000.
- International Civil Aviation Organisation. *Digest of Statistics No. 493 (Financial Data-2000)*. Montreal: ICAO, 2000.
- International Civil Aviation Organisation. *Digest of Statistics No. 506 (Airport Traffic-2001)*. Montreal: ICAO, 2001.
- International Civil Aviation Organisation. *Airport Economic Manual*. Montreal: International Civil Aviation Organization, 1993
- International Civil Aviation Organisation. *The Word of Civil Aviation 2001-2004*. Montreal: Secretary General of ICAO, 2002.
- International Civil Aviation Organisation. *The Word of Civil Aviation 2003-2006*. Montreal: Secretary General of ICAO, 2002.
- International Civil Aviation Organisation. *Highlights in the Economic Development of Airport and Air navigation Services (Conference on the Economics of Airport and Air Navigation Services)*. Montreal: Secretary General of ICAO, 2002.
- International Civil Aviation Organisation. *Manual on the Regulation of International Air Transport., Second Edition-2004*. Montreal: Secretary general of ICAO, 2004.
- ICAO Secretariat. " Key trends highlight eduring success of the world air transport industry". *ICAO Jurnal Vol 59, No 8 (2004)*
- Intergovernmental Panel on Climate Change. *Aviation and the Global Atmosphere*. Cambridge University Press, 1999.
- International Air Transport Association. *Airline Environmental reporting 2001 Survey*. Montreal-Geneva: IATA, 2001.
- ICAO Secretariat . "Key trends highlight eduring success of the world air transport industry." *ICAO Jurnal Vol.59, No.8(2004): 4*
- Kent, Penelope. *Law of the European Union-Third Edition*. London: Longman Group, 2001.
- Kostiuk, Peter F., Eric Gaier and Dou Long. *The Economic Impact of Air Traffic Congestion*. McLean (Virginia): Logistic Management institute, 1998.

- Kjosev, Sasho, Nikica Mojsoska-Blazevska and Terry Corcoran. *Labour Market Review of Macedonia (fYR)*. Skopje: 2005.
<<http://www.delmkd.cec.eu.int/en/whatsnew/2005/06%20Labour%20market%20review%20feb%202005.pdf>>
- Kane, Sharon P. *Assesing the Economic Impact of Athens-Ben Epps Airport*. 2003
- Tunstall-Pedoe, N., Raper, D. W. and Holden, J. (Eds) *Airports and the Environment – liabilities and social responsibilities*. Proceedings of International Conference, Manchester Airport July 1995, London: Thomas Telford 1996.
- Hermann, Pierre. "A fair and efficient charging mechanism." *ECAC and EUROCONTROL: Serving European Aviation* (2002): p.125-7
- Hustache, Jean-Cloud, Marco Gibellini and Paula Leal De Matus. *A System dynamic Tool for Economic Performance Assessment in ATM*. (4th USA/Europe ATM R&D Seminar). Santa Fe: EEC, 2001.
- Morrow, Kaminski David. "Bringing airport into the loop." *Forty Years of Service to European Aviation*.(2003): p.116-118
- Moxon, Julian. "Capacity gains save millions." *Forty Years of Service to European Aviation*. (2003): p.92-4
- PA Consalting Group,(1999): *Re-Validation of Cost-Benefit Assesment of Reduce Vertical Separation Minima*, London, PA Consalting Group
- Palacio, Loyola de. "Loyola de Palcaio on the Single European Sky" *Skyway the EUROCONTROL magazine* No 32, Vol 7(2004): p.5-8
- Pavaux, Jacques. "ITA Air Transport Markets in Europe and in United States: A Comparative Analysis" *ECAC news* No 23(2003): p.29-34
- Pochat, Philippe. "Air Transport-Global Approach to sustainability." *ECAC News* No. 25(2003):12-7
- Rodgers H.L. et al. *The impact of Avoation on the atmosphere*. QuinetiQ. 2002.
- Sauvage,Jean-Jacques. "The Accession of the European Community to EUROCONTROL: New Stimulus for ATM." *ECAC news* No.23(2003): p.35-39
- Sinot, Joseph h. and William K. MacReynolds. *Impact of Air traffic Management on Airspace user economic Performance*. (2th USA/Europe ATM R&D Seminar). Oronaldo: 1998.
- Stadler, Gerhard. "From single European sky to the single Pan-European Sky" *Skyway the EUROCONTROL magazine* No 32, Vol 7(2004): p.31-3

- Sharon, P. Kane. *Assesing the economic impact of the Athenst-Ben-Epps Airport*, Athens (Georgia): University of Georgia, 2003.
<[http://athensairport.net/economic impact.pdf](http://athensairport.net/economic%20impact.pdf)>
- Steer Gleave Davies. *Financing of ATM to Achive the Single European Sky-Final Report*. London: 2004
- Sinclair Knight Merz. *Melbourne Airport Economic Impact Study-Public Report*. Melbourne: 2003
- Thompson, E. et al. *Study of the Current Economic Impact of the Blue Grass Airport on the Lexington-Central Kentucky Area*. Lexington: University of Kentucky, 2001. <<http://bluegrassairport.com/pdf>>
- Oxford Economic Forecasting. *The contribution on Aviation in UK economy*. Oxford Economic Forecasting, 1999.
- Office for South East Europe. European Commission-World Bank. *The European Common Aviation Area and the Western Balkans: Domestic Reforms and Regional Integration in Air Transport*, 2007. <<http://www.seetoint.org/site/pdf/20-d192.pdf>>
- United Nations Environment Programme. *Ecotourism: Principles, Practices and Policies for Sustainability*. Paris: UNEP publications, 2002.
- Wilbur Smith & Associates. *The Economic Impact of Civil Aviation in US*. 2000
- Wilbur Smith & Associates. *The Economic Impact of Civil Aviation in US*. 2003
- World Bank (WB), International Civil Aviation Organization (ICAO) and Air Transport Action Group (ATAG). *Joint Workshop Report on Maximizing Civil Aviation's Economic Contribution*. Montreal: ICAO, 2005.
<<http://www.ICAO.int/ATWorkshop>>
- Yergin, Daniel et al. *Fettered Flight: Globalisation and the Airline Industry*. Cambridge: Mass, 2000

ДОКУМЕНТИ

- Анекси и протоколи на Спогодбата за стабилизација и асоцијација меѓу РМ и ЕЗ и нејзините земји членки. *Службен весник на Република Македонија 28/01*
- Закон за ратификација на Спогодбата помеѓу Европската заедница и Република Македонија за некои аспекти на воздушниот сообраќај, *Службен весник на Република Македонија 127/06*
- Закон за државна помош. *Службен весник на Република Македонија 24/03*

Законот за заштита на конкурентност. *Службен весник на Република Македонија 04/05*

Закон за воздушна пловидба. *Службен весник на СФРЈ 45/86*

Закон за Дирекција за цивилна воздушна пловидба. *Службен весник на Република Македонија 20/95; 70/01*

Закон за воздухопловство. *Службен весник на Република Македонија 14/06*

Council Regulation (EEC) No 2343/90 of 24 July 1990 on access for air carriers to scheduled intra-Community air service routes and on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States
(OJ L 217, 11.8.1990, p. 8–14)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Commission of the European Communities. Communication from the Commission A Community aviation policy toward its neighbours COM (2004) 74 final: Brussels, 09.02.2004.
<http://www.eudelyug.org/en/eu_and_fry/cards/documents/com2004_0074en01.pdf>

Commission of the European Communities. Communication from the Commission Developing the agenda for the Community's external aviation policy COM(2005) 79 final: Brussels, 11.03.2005.
<http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/doc/reference/background/com_2004_0074_en.pdf>

Commission of the European Communities. Communication from the Commission on relations between the Community and third countries in the field of air transport COM (2003) 0094 final: Brussels,

Commission of the European Communities. Communication from the Commission to the Council and Parliament Preparing for the participation of the Western Balkan countries in Community programmes and agencies COM(2003) 748 final: Brussels, 3.12.2003

Commission of the European Communities. Communication from the Commission to the Council and Parliament the Western Balkan and European Integration COM(2003) 285 final: Brussels, 21.5.2003

Commission of the European Communities. Commission staff working paper Former Yugoslav Republic of Macedonia Stabilisation and Association Report 2004 (SEC(2003) 373: Brussels, xxx

Commission of the European Communities. Proposal for a Council Decision on the principles, priorities, and conditions contained in the European Partnership with the former Yugoslav republic of Macedonia (presented by the Commission) COM(2004) 333 final: Brussels, 2004

Commission of the European Communities. Communication from the Commission Paving the way for a New Neighbourhood Instrument. COM (2003) 393 final: Brussels, 1.7.2003

Commission of the European Communities. Report from the Commission The stabilisation and Association process for South East Europe Second Annual Report COM(2003) 139 final: Brussels, 26.3.2003

Commission of the European Communities. Report from the Commission The stabilisation and Association process for South East Europe Third Annual Report COM(2004) 202/2 final: Brussels, 30.3.2004

Communication from the Commission to the Council on the project to develop the new generation European air traffic management system (SESAR) and the establishment of the SESAR Joint Undertaking, European Commission, 2006
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0602en01.pdf>

Council Regulation (EEC) No 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services (OJ L 240, 24.8.1992, p. 15–17)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers (OJ L 240, 24.8.1992, p. 1–7)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes (OJ L 240, 24.8.1992, p. 8–14)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports (OJ L 14, 22.1.1993, p. 1–6)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports (OJ L 272, 25.10.1996, p. 36–45)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

European Parliament. Report on Wider Europe-Neighbourhood: A new framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours (COM(2003) 104-2003/2018(INI)): 5 November 2003

European Commission, External Relations Directorate General, Directorate Western Balkans. Regional Strategy Paper 2002-2006

EUROCONTROL. *Local convergence and implementation plan document Level 1 for FYROM*, Edition 2000. Brussels: EUROCONTROL, 2000.

EUROCONTROL International Convention Relating to Cooperation for the Safety in Air Navigation of 13 December 1960.

Final Act of the Diplomatic Conference of the Protocol Amending the EUROCONTROL International Convention Relating to Cooperation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960 (Brussels 12 February 1981).

Guidelines on application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA agreement to State aid in the aviation sector (94/C 350/07)

Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Hercegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and United Nation Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area
<http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/doc/reference/background/com_2006_0113_en.pdf>

Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreement between Member States and third countries.

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) (Text with EEA relevance) - Statement by the Member States on military issues related to the single European sky (*OJ L 96, 31.3.2004, p. 1–9*)
<<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) (Text with EEA relevance)
(*OJ L 96, 31.3.2004, p. 10–19*) <<http://eur-lex.europa.eu/en/repert/0740.htm>>

ИНТЕРНЕТ:

<http://www.aci-europe.org>

<http://www.atag.org>

<http://www.aea.be/>

<http://www.airport.org>

<http://www.aecma.org/>

<http://www.atwonline.com/>

http://www.Aef.Org.uk/Green_Skies/mythind.htm
<http://www.wlfoet5.demon.co.uk/archive/myths.htm>
<http://www.brattle.com>
<http://www.cemt.org/>
<http://www.dft.gov.uk>
<http://www.dgca.mk.gov>
<http://www.delmkd.cec.eu.int/mk/index.htm>
http://en.wikipedia.org/wiki/Civil_aviation
<http://www.eurocontrol.int.be>
<http://www.ebrd.com>
<http://www.ecac-ceac.org>
http://www.efqm.org/human_resources/about.htm
<http://europa.eu.int>
<http://europa.eu/scadplus/leg/en/s13004.htm>
<http://eur-lex.europa.eu>
http://europa.eu.int/comm/transport/air/index_en.htm
http://www.eu-balkan.org/faq/index.php?id_language=1
<http://www.stabilitypact.org/>
<http://www.sei.gov.mk>
<http://www.icao.int>
<http://www.intervistas.com/4/reports.asp>
<http://www.iata.org>
<http://www.unep.org>
<http://www.jaa.nl>
<http://jar.janes.com/public/jar/index.shtml>
<http://www.worldbank.org>
<http://www2.ifc.org/seed/>