



Qendra për Hulumtim dhe Krijim Politike

FLUTURIME TË LIRA DERI NË MAQEDONI MISION I PAMUNDSHËM

Shkup, shtatorë viti 2006

Qendra për Hulimtim dhe Krijim Politike është institute hulimtues I pamvarur dhe jo-profitabil themeluar në mars të vitit 2004. QHKP përbëhet nga hulimtues lokal si dhe konsultantë të jashtëm të cilët janë në kontakt të afërt me organizatën. Organizata ofron analiza politike themelore dhe provocative të temave më aktuale. QHKP nuk ka “agjendë të fshëhur”, por punon në drejtim të promovimit të demokracisë dhe transformimit ekonomik të vendit. Ajo nuk ka përkatësi politike apo partiake, as është në lidhje me ndonjë organizatë tjetër. QHKP zhvillon stilt ë ri të analizave politike dhe shërben si forum për qytetarët e rinj që ta zhvillojnë dhe tregojnë diturinë ë tyre dhe shkathtësitë në lidhje me hulimtimin bazuar në dëshmi dhe analizat politike. Pika filluese nga e cila QHKP afrohet në tema të caktuara është principiele. Organizata, paqen dhe stabilitetin I konsideron si princip të parë që duhet të sundojë në vendet e Ballkanit dhe beson se qëllimi kryesor politik I Republikës së Maqedonisë është integrimi në Unionin European.

Qendra për Hulimtim dhe Krijim Politike është formuar prej ekipit multi-disciplinar duke bashkuar njerëz me përvojë të ndryshme dhe interesa profesionale dhe hulimtuese dhe përfshin përvojë të konsiderueshme për mënyrën në të cilën funksionon proçesi politik maqedon. Anëtarët e QHKP-së janë të specializuar në menaxhimin e projekteve dhe hulimtume politike dhe analiza, treningje dhe ndërtim të kapaciteteve, si dhe këshilla politike. Ata janë të aftë ta kordinojnë planifikimin e aktiviteteve dhe zbulimeve (informatat, të dhënat) në mënyrë fleksibile dhe efektive, jep analiza relevante dhe përkatëse në lidhje me realitetin politik dhe ekonomik, po në të njejtën kohë I kushton vëmendje të veçantë mobilizimit përkatës të resurseve si dhe mbikqyrje të zhvillimit të projektit.

Departamentat kryesore të QHKP-së janë të specializuar për hulimtim dhe analiza politike, dizajnimi I projekteve dhe menaxhimi I të njejtave, zhvillim rajonal/lokal, trening dhe ndërtim I kapaciteteve, këshilla politike. Ekipi I QHKP-së është në gjendje të ofrojë shërbime të plota consultative dhe praktike në kornizat e projekteve të dhëna.

Our Partners;

The German Marshall Fund of the United States of America (Balkan Trust for Democracy)

HYRJE

Maqedonia, „Margaritarë e Ballkanit“, është vend i vogël i vendosur në pjesën Juglindore të Evropës. Është e pasur me bukuri natyrore, liqej, male dhe banja. Pushimoret kryesore për pushim gjinden reth tre liqenjëve, atij të Ohrit, Prespës dhe Dojranit dhe i përfaqësojnë destinacionet me atraktive turisti kryesor ke në këtë vend.¹ Këto janë faktet që zakonisht potencohen në broshurat të cilat i jep Ministrija e ekonomisë(sekcioni për turizëm). Nga fillimi i Qershori, Maqedonia reklamohet në nivel botërorë nëpërmjet reklamës promovuese në rrjetin televiziv global të CNN-nit. Reklama do të prezantohet 253 herë në periudhë tre mujore dhe vlerësohet se do ta shiqojnë 117.5 milion njerëz.² Kjo është mënyrë e mirë për promovimin e trashëgimisë natyrore dhe kulturore me qëllim për të tërhequr numër të madh të turistëve. Për shembull, pas një viti reklamacion në CNN në Malë të Zi, numri i turistëve të huaj ishte zmadhuar për 40%.³

Perveç reklamacionit, faktorë kryesorë, se a do të kishte vizituar ndonjëri vendin është dhe egzistimi i transportit të zhvilluar ajrorë. Kurse, nëse egzistojnë aviokompani me buxhet të ulët të cilat operojnë në vend, ajo don të thotë se numër i madh i turistëve do të kishin ardhur të vizitojnë vendin. Për shembull, të rinjtë Britanez shpesh organizojnë ”ahengje beqarësh “në vendet Balltike, posaçërisht në

Estoni. Sa më shumë aviokompani fluturojnë deri në Maqedoni, aq më shumë pritet që turistët të vizitojnë vendin. Zmadhimi i numrit të aviokompanive të cilat fluturojnë deri në Shkup, don të thote zmadhimi i konkurrencës dhe zvoglimi i çmimeve. Puna e aviokompanive me buxhet të ulët në Maqedoni do të kishte zmadhuar përparësitë edhe më shumë. Sa më të ulta të jenë çmimet, aq më shumë do të zmadhohet motivacioni i turistëve perendimorë të vizitojnë Maqedoninë dhe të shëtisin në brigjet e Liqenit të Prespës.

A ka shumë fluturime në momentin për në Maqedoni? Si janë çmimet e biletave? Sa për krahasim, ja çmime për fluturime nga aeroporti i Shkupit dhe i Sofisë:

FLUTURIME NGA SOFJA DERO NË:4

***fluturime në destinacione të njëjta**

Amterdam - *Bulgaria Air*
Budimpeshtë - *Wizz Air, Malev*
Dizeldorf - *Lufthansa*
Frankfurt - *Lufthansa*
Stamboll - *Turkish Airlines*
Milano - *Alitalia*
Pragë - *Czech Airlines*
Romë - *Alitalia*
Vienë - *Austrian Airlines, Viaggio Air*
Cirih - *Bulgarian Air*

Athinë - *Hemus Airlines, Olympic*
Alikante - *Bulgaria Air*
Barcelonë - *Bulgaria Air*
Berlin - *Bulgaria Air*
Bejrut - *Hemus Air*
Bratislavë - *Sky Airlines*
Bruksel - *Bulgaria Air, TAMOR*
Bukuresht - *Hemus Airlines, TAMOR*
Keln - *Hemus Air*
Kairo - *Hemus Air*
Dubai - *Hemus Air*
Kiev - *Aerosvit*
Londër - *British Airëays*
Larnaka - *Hemus Air*
Lisabon - *Bulgaria Air*
Madrid - *Bulgaria Air*
Malaga - *Bulgarian Air*
Majorka - *Bulgarian Airlines*
Maltë - *Air Malta*
Mançester - *Bulgaria Air*
Moskë - *Aeroflot Airlines*
Mynih - *Lufhansa*
Palma de Majorka - *Bulgaria Air*
Oslo - *Hemus*
Paris - *Air-France*
Tel Aviv - *EL AL, Bulgaria Air*
Tirana - *Hemus Air*
Tripoli - *Hemus Air*
Varna - *Hemus Air*
Varshavë - *Lot Airlines*

FLUTURIME NGA SHKUPI DERI NË :5

*** fluturime në destinacione të njëjta**

Amterdam - *MAT*
Budimpeshtë - *Malev*
Dizeldorf - *MAT*
Frankfurt - *Cirrus Airlines*
Stamboll - *Turkish Airlines*
Milano - *Alitalia*
Pragë - *Air France, Czech Airlines*
Pomë - *MAT*
Vienë - *Lufhansa, MAT*
Cirih - *MAT, Seïss Air*

Antalija - *Turkish Airlines*
Beograd - *Jat Airëays*
Lubljanë - *Adria Airëays*
Zagreb - *Croatia Airlines*

Ka shumë aviokompani, duke inkuadruar dhe disa me harxhime të ulta, të cilat fluturojnë deri në Bullgari. Në Maqedoni ka vetëm disa aviokompani të cilat fluturojnë në numër të vogël të destinacioneve. Nuk është befasuese që Bullgarija është një nga vendet të Evropës Juglindore e cila ka fluturime më të lira nga Maqedonia. Aviokompanit me harxhime të vogla janë ata të cilat e bëjnë dallimin .

Çmime të aviobiletave deri në destinacione përkatëse në Evropë

| Nga | Deri | Çmimi i biletës te avikompanive të regullta | Çmimi i biletës te avikompanive buxhetëulëse |
|--------|--------------------|---|--|
| Shkup | Milano | 236 euro | |
| Athinë | | | 80 euro 6 |
| Shkup | Frankfurt | 230 euro | |
| Athinë | | | 164 |
| Shkup | Pragë ⁷ | 210 euro | |
| Sofijë | | | 132 euro |
| Shkup | Frankfurt | 230 euro | |
| Sofijë | | | 59.99 euro 9 |
| Shkup | Milano | 236 euro | |
| Tiranë | | | 120 euro 10 |

Fluturimi deri ne Evropë mund të jetë shumë i lirë nëse shfrytëzohen aviokompanitë që kanë harxhime të vogla. Aviokompanitë më harxhime të vogla që operojnë në vendet fqinje janë Izixhet(easy-Jet) në Kroaci dhe Vizer(Wizz Air) në Greqi. Bullgaria dhe Kroacia ofrojnë shumë fluturime të lira dhe kanë fluturime deri në destinacione gjithëkund në Evropë. Fluturimi nga Shkupi deri në Frankfurt kushton katër herë më shtrenjtë nga fluturimi Sofijë- Frankfurt. Fluturimi me aviokompani të regullt nga Shkupi deri në Milano kushton tre herë me shtrenjtë nga fluturimi me aviokompani me harxhime të ulta nga Athinë deri në Milano. Jo vetëm se qytetarët maqedonasë kanë zgjedhje të vogla për fluturime direkte, por për veç asaj ato paguajnë më shtrenjt.

Kurse nga ana tjetër, shumë pak turistë vizitojnë Maqedonin duke shfrytëzuar fluturime me aeroplan. Në vitin 2005, Vendin e kanë vizituar 197.216, pjesa më e madhe e tyre nga vendet fqinje: Serbia dhe Mali I Zi (28.312), Greqia (27.809), Bullgaria (17.120) и Shqipëria (12.718). Shumica nga ato kanë udhëtuar me veturë apo autobusë.¹³ Për të tërhequr turistë të tjerë, qeveria duhet të mendojë dhe të mundësojë dhe aviokompanitë me harxhime të vogla të fluturojnë në Maqedoni.

Aviokompanit me buxhet të ulët fluturojnë gjithëkund në Evropë. Disa nga ato, si Rajaner(Ryanair) për shembull, janë faktorë të rëndësishëm në pazar. Pas dhjetë viti të egzistimit, Rajaner ka zhvilluar rrjetin e fluturimeve në

Evropë dhe ka zmadhuar numrin e pasagjerëve nga **5.000 në 30.946.000**¹⁴ Me fluturimin nga aeroportet e shkallës së dytë siç është Bruksel Sharlroa (Brussels Charleroi) dhe Frankfurt Han (Frankfurt Hahn), Rajaner ka profit më të madh se sa aviotrasportuesi i regullt britanik British Airlines.¹⁵ Rajaner vazhdimisht rritet dhe modernizohet. Në momentin Rajaner punon në teknologji komunikative të reja me qëllim tju mundësojë pasagjerëve të blejnë biletat nëprmet celularëve të tyre.

Nuk është ndonje fshehtësi si Rajaner dhe kompanit buxhetëulëse funksionojnë dhe bëjnë profit. Ata direkt fluturojnë ndërmjet destinacioneve të afërta, dmth destinacione që nuk janë më shumë se 1.500 kilometra larg, shpesh duke shfrytëzuar vetëm një lloj të aeroplanit. Gjatë fluturimit nuk ofrohet ushqim dhe pije pa pagesë, biletat nuk kanë numër të ulëses (me cka zvoglohet koha e vendosjes se pasagjerëve-udhëtarëve) kurse ka ekipazh më të vogël. Rezervimi dhe blerja e biletës është jashtëzakonisht vetëm nëpërmjet internetit. Nuk ka përfaqësues official në aeroportet, kurse me të zvoglohen harxhimet administrative. Aviokompanitë me buxhetë të ulët fluturojnë nga dhe deri aeroportet e shkallës së dyte ose aeroporte regjionale ku paguajnë taksa të ulta të aeroportit. Në Gjermani fluturon nga Frankfurt Han dhe paguan 4,25 euro për udhëtarë, pa kurfarë taksa për zbritje të aeroplanit. Aviokompanitë e regullta të cilët e shfrytëzojnë aeroportin kryesorë të frankfurtit paguajnë 13

euro për udhëtarë dhe 1,75 euro taksë për zbritje të aeroplanit.¹⁶

Cilat rregullativa juridike duhet ti plotësojnë avikompanitë me buxhet të ulët për të mundur të fluturojnë në Maqedoni ? Në Maqedoni avikompanitë mund të operojnë vetëm nëse janë të regjistruara në Agjencionin për Fluturime civile (AFC) si aviotransportues të rregullt. AFC punon në kuadër të Ministrisë së Transportit dhe është e përgjegjshme për dhënjen, ndryshimin dhe vazhdimin e licencave të aviotransportuesve.¹⁷ Për tu bërë aviotransportues i rregullt duhet ti plotësoj disa kushte teknike dhe ti paguaj taksat dhe të dhënat e duhura..¹⁹

Taksat e aeroportëve janë faktori kryesorë për tërheqjen e avikompanive me buxhet të ulët. Në Evropë, aeroportët e shkallës së dytë dhe ato alternativë i tërheqin avikompanitë me buxhet të ulët, mu për taksat e ulta të aeroportëve. Në Maqedoni nuk ka aeroportë të shkallës së dytë ose regjional. Aeroportët kryesorë kontrollohen nga qeveria dhe vetëm ato nuk mund të bëjnë diç për të tërhequr avikompanitë me buxhet të ulët. Më tutje, drejtuesit e aeroportëve nuk mund të përcaktojnë lartësinë e taksave për „handling“ shërbimet dhe shfrytëzimin e godinës së aeroportit për shkak se atë e bën qeveria.²⁰ Çmimet janë të ngjajshme me ato në Bullgari.²¹ Megjithatë, avikompanitë të cilët fluturojnë në Bullgari kanë mundësi të fluturojnë në aeroportet e shkallës së dytë ku taksat janë reth 40% më të ulta nga ato në aeroportet kryesorë.

Më tutje, në Bullgari aeroportet e shtetit do të jepen nën udhëheqjen e kompanive private. Konzorciumi Gjerman e fitoi koncesionin e aeroporteve në Varna dhe Burgas për 35 vitet e ardhshme.²² Në Maqedoni ligji parashikon shfrytëzimin koncesional të aeroportëve shtëpiak. Ne pjesën katër nga Ligji për Fluturime Civile flitet për dhënjën nën koncesion për ndërtim dhe shfrytëzim të aeroportëve të rinj, rikonstruim dhe shfrytëzim i aeroportëve egzistues dhe ofrimin e shërbimeve të aeroportit.²³ Koncesioni mund mund ti jepet kompanisë të vendit dhe të huaj nëpërmjet tenderit public i cili do të organizoheshte në përpuethshmëri me Ligjin për koncesion.²⁴ Me vite flitet për për dhënjën nën koncesion të aeroportëve në Maqedoni, por ende asgjë nuk është bërë.

Egzistojnë edhe pengesa tjera për aviokompanitë me harxhime te vogla të cilat duan të operojnë deri në Maqedoni si aviokompani të regullta. Edhe pse ka 12 aviokompani të cilat fluturojnë deri në Maqedoni si aviotransportues të regullt, aviotransportues i vendit Makedonski Aviotransport(MAT) është faktor kyç në këtë pazar. Sipas Marveshjes ndërmjet qeverisë dhe MAT, MAT është i definuar si “aviotransportues i vetëm i cili fluturon nga Republika e Maqedonisë”²⁵ Ajo don të thotë se MAT ka të drejtën të fluturoj deri në gjitha vendet me të cilët qeveria ka nënshkruar marveshje bilaterale dhe multilaterale.²⁶ Megjithatë „Qeveria pajtohet aviokompani

tjera të regjistruara të bëjnë çarter fluturime në pajtueshmëri me rregullat e AIP(Publikimi Informativ Aeronautik) me pajtueshmëri nga aviotransportues I rregullt MAT “27

Kjo don të thotë se nëse aviokompanitë të tjera dua të fluturojnë deri në të gjitha destinacionet ku fluturon dhe MAT, duhet të kërkojnë leje për të cilën . MAT ka të drejtë që të mos jep leje të tillë. Po, pse të bën atë, pse të krijoj konkurrencë dhe të zvoglojë porfitin e vet. Për shembull, MAT ja pamundësoj Er Vardar të fluturoj deri në disa destinacione në Evropë si Bazel dhe Graz. Duke mar parasysh se MAT fluturon në Ciri, „na befason se (kompanija) e shfrytëzon pozicionin e privilegjuar në Pazar” 28

Cka mund të bëhet dhe të përmirësohet kjo situatë? Problemi me konkurrencën lojale në biznesin aviotransportues nuk janë vetëm problem të Maqedonisë. Me qëllim të krijohet pazar i vetëm i transportit ajrorë dhe konkurrenca lojale e gjith aviotransportuesve, BE fut në fuqi dispozita të reja ligjore e cila do ti kaploj jo vetëm vendet anëtare të BE, por dhe vende tjera, duke i inkuadruar dhe vendet e Ballkanit Perëndimorë.

Tradicionalisht, marveshjet për fluturim ndërmjet dy vendeve kanë qenë të kufizuara për aviotransportuesit nacional të dy vendeve, por kufizimet e tilla nacionale nuk janë kompaktibile me ligjet e BE. Me krijimin e pazarit të

njëjtë të përbashkët në BE, të gjithë aviotransportuesit në BE do të kenë qasje të njëjtë në pazar. Restriksionet nacionale në marveshjet bilaterale menjahen me qëllim tju mundësohet të gjithë aviotransportuesve në BE qasje të njëjtë në pazaret e vendeve tjera. Deri më vitin 2006, gjithësej 62 vende në e të gjithë kontinenteve e miratuan pazarin e përbashkët evropjan në marveshjet e tyre.²⁹ Në rjedh janë më shumë bisedime horizontale me vende nga regjione të ndryshme gjeografike.

Në Dhjetorë të vitit 2004 , Këshilli i Ministrave e autorizoj Komisionin Evropjan të filloj bisedime me tetë partnerë nga Evropa Juglindore(Shqipëria, Kroacia, Maqedonia, Romanija, Sërbija dhe Mali I Zi dhe Kosova) për marveshjen „ Qjell i përbashkët Evropjan “ (ECAA). Bisedimet filluan në Mars të vitin 2005. Me qëllim që tju jepet kohë ECAA partnerët të prëgaditen për zbatim të plotë të ligjit evropjan për fluturime civile, Be zhvilloj procedurë graduale e cila është e veçantë për seclin vend: ECAA partnerët duhet plotësisht të implementojnë ligjin e BE (direktivat e BE), ECAA aviotransportuesit do të kenë mundësi për qasje të hapur në pazaret evropjane.³⁰ Për marveshjet tranzicionale ishte biseduar në tetorë dhe nëntorë 2005 me secilin anëtarë të ECAA veçmas. Teksti I marveshjes se ECAA ishte miratuar nga gjithë pjesmarësit në dhjetorë të vitit 2005.

Pas nënshkrimit të marveshjes ECAA secili vend nga Evropa Juglindore duhet të miratoj dhe ratifikoj të njëjtin në

parlamentin e tyre që të sillet ai në fuqi. Janë parashikuar marveshjet tranzicionale për zbatimin e standardëve të BE për fluturime civile në të gjitha vendet ballkanike.³¹

Marëveshjet nga periudha e dytë tranzicionale janë të veçantë për secilin vend. Maqedonia duhet të ndërprës marveshjen ndërmjet qeverisë dhe MAT sipas ligjit e BE(direktivat e BE). Në atë mënyrë MAT do të humbas statusin "aviotransportues nacional" dhe nuk do të mund ti ndërprës aviokompanitë që duan të "futen " në pazarin maqedonas. Pas zbatimit të ECAA marveshjes, qielli maqedonas do të bëhet pjese e konkuruese e pazarit ajrorë evropjan.³²

Ne Shkurt të vitit 2006 në Maqedoni hyri në fuqi ligji i ri i fluturimeve civile.³³ Ai është në përputhshmëri me ligjin e BE për fluturime civile dhe është pika fillimtare në procesin e implementimit të ECAA-së. Më **9 maj të vitit 2006** në Luksemburg ministry maqedonas i transportit dhe lidhjeve dhe drejtori i agjencionit për fluturime civile e nënshkruan marveshjen ECAA. Ky është hap kryesorë nga ana e qeverisë drejt liberalizimit të aviotransportit. Tani radhën e ka që parlamenti maqedonasë i cili duhet të ratifikojë. Marveshjen me qëllim që të hy në fuqi. Nga 24-26 Tetorë 2006 delegacion i BE vizitoj AFC për ta koordinuar procesin e implementimit të ECAA³⁴

REKOMANDIMET:

Shum pak turistë të huaj fluturojnë për në Maqedoni. Biletat janë të shtrenjta, kurse destinacionet janë të kufizuar. Me qëllim për të tërhequr numër më të madh turistësh të cilët do të kishin fluturuar deri në Maqedoni, qeveria duhet ti lehtësojë kushtet për kompanitë me buxhet të ulët. Biznismenët, artistët, studentët maqedonasë jashtë vendit , gurbetçarët dhe emigrantët shumëvjeçarë po ashtu do të kishin llogari nga zvoglimi i çmimeve të biletave të aeroplanit për fluturime prej dhe deri në Maqedoni. Për këtë qëllim, Qendra për Hulumtim dhe Krijim të Politikave i jep rekomandimet në vijim:

1. Parlamenti Maqedonas duhet të kompletojë procesin e ratifikimit të marveshjes “Qielli i përbashkët Evropjan”ECAA sa më shpejtë që mundet, për shkak se ai është hapi i parë që duhet të ndërmerret që kjo Marveshje të hyn në fuqi.
2. Qeveria e re duhet ti shqyrtojë kushtet sipas të cilave aeroportet maqedonas mund të jepen në koncesion.

Futnota:

¹ „*Republic of Macedonia- Cradle of culture, land of nature*“ (Република Македонија - колевка на културата, земја на природата), Ministrija e ekonomisë - sektori I turizmit, viti 2005 , faqe. 2.

² <http://www.kapital.com.mk/DesktopDefault.aspx?tabindex=5&tabid=0&EditionID=518&ArticleID=11177>

³ <http://www.kapital.com.mk/DesktopDefault.aspx?tabindex=0&tabid=65&EditionID=519&ArticleID=11201>

⁴ <http://www.sofia-airport.bg/flights/departs.asp?lang=eng&Mv=up&PageNo=5>

⁵ <http://www.airports.com.mk/arvdep2.asp?date=7%2F2%2F2006&month=7&year=2006>

⁶ http://en.wikipedia.org/ëiki/Eleftherios_Venizelos_Airport

<http://www.skyscanner.net/flights/uk/GR/>

http://www.aegeanair.com/aegeanen/neës/neës2.asp?neës_id=63#

⁷ <http://ëëë.kapital.com.mk/DesktopDefault.aspx?tabindex=2&tabid=0&EditionID=518&ArticleID=11174>

⁸ <http://www.air.bg/en/promotions/&id=7> ;

<http://wizzair.com/skylights/cgi-bin/skylights.cgi>

⁹ <http://wizzair.com/skylights/cgi-bin/skylights.cgi>

¹⁰ <http://www.skyscanner.net/gbp/flights/tia/mila/cheapest-flights-per-month-to-milan-from-tirana.html>

ëëë.belleair.com

¹¹ <http://www.easyjet.com/EN/routemap/>

¹² <http://wizzair.com/index.shtml>

¹³ Shiqo „*Republic of Macedonia- Cradle of culture, land of nature*“ (Republika e Maqedonisë - djep I kulturës, vend I natyrës), Minsitrija e ekonomisë- sektori për turizëm, 2005, faqe. 5

¹⁴ <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?page>About&sec=story>

¹⁵ Ibid.

¹⁶ <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?page=About&sec=story>

¹⁷ Neni 2, pika 1 nga Ligji për fluturime civile, Gazeta zyrtare e R.M, 14/2006.

¹⁸ Kompanija duhet të fitojë certifikatin për fluturime civile; çertifikat për resigurim (vlen për kompanitë të cilët nuk janë në BE);çertifikatë për regjistrim; radio liçencë dhe liçencë për nivelin e zërit.

¹⁹ Taksat për fluturim, shumën e së cilës e cakton qeveria, i paguen AFC nëpërmjet Eurokontroll, Organizatë Evropjane për sigurim të fluturimeve ajrore. Taksat tjera paguhet për zbirtje të aeroplanit(mvarësisht prej madhësisë dhe pëshës se aeroplanit), kontrolla e fluturimeve dhe shfrytëzimin e ndriçimit.

²⁰ Neni 56, Ligji për fluturime ajrore , Gazeta zyrtare R.M 14/2006.

²¹ Për shembull, taksat për udhëtarë në Maqedoni është 12 europër fluturime ndërkombëtarë dhe 2.55 euro për fluturime vendore, kurse në Bullgari është 9 euro për ndërkombëtare dhe 1.5 euro për fluturime vendore.

²² <http://www.kapital.commk/DesktopDefault.aspx?tabindex=1&tabid=65&EditionID=526&ArticleID=11352>

²³ Neni 87, pika 1, nga Ligji për fluturime civile, Gazeta zyrtare e R.M, 14/2006.

²⁴ Neni 88, pika 1, nga Ligji për fluturime civile, Gazeta zyrtare e R.M, 14/2006.

²⁵ Marveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës së Maqedonisë dhe MAT, nënshkruar më 26 Qershorë viti 2000 , neni 3.1, faqe. 3.

²⁶ Deri më tani Republika e Maqedonisë ka nënshkruar marveshje bilaterale me Shqipërinë, Austrinë, Belginë, Britaninë e Madhe dhe Irlanda Veriore, Bullgaria, Holanda, Kroacinë, Italinë, Izraelin, Shpaninë. Svicrën, Turqinëm, Ukrainën, Sërbinë dhe Malin e Zi, Suedinë, Danimarkën, Norvegjinë, Hungarinë, Gjermaninë, Federatën Ruse dhe Slovakinë , kurse duhet të ratifikohen dhe marveshjet me Bosnën dhe Hercegovinën, Francën, Estoninë, Egjiptin, Poloninë dhe Sloveninë

²⁷ Marveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës së Maqedonisë dhe

“Makedonski Aviotransport” MAT, nënshkruar më 26 Qershorë viti 2000, neni 3.4

²⁸ Intervju me Sabri Alija, drejtorë I aviokompanisë Er Vardar, maj , viti 2006

²⁹ Shqip lajmet e komisionit Evropjan: <http://uk.ihs.com/neës/eu-en-aviation-market.htm>

³⁰ <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/582&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

³¹ I legjislacionit nacional me ligjet e BE për fluturime ajrore duhet të vlejë për çështje siç është regulacioni ekonomik, sigurimi, udhëheqje me transportin ajrorë, mbrojtjen e ambientin jetësorë, mbrojtjen e të drejtave të udhëtarëve dhe konkurrencës.

³² Këshilli I unionit Evropjan, Bruksel, 20 Mars viti, Inter-institutional file 2006/0036 (CNS)

³³ Shiqo Gazeta zyrtare 14/2006.

³⁴ Intervju me të punësuarit në departamentin juridik të AFC.