



**"AIR ALBANIA" NË SHËRBIM TË NEVOJAVE TË QYTETARËVE SHQIPTARË** Qeveria Shqiptare, nëpërmjet kompanisë flamurmëbajtëse Shqiptare "Air Albania", kreu 8 fluturime riatdhesimi të shqiptarëve... **faqe 3**



**SI NDIKON PANDEMIA E COVID 19 NË SAKTËSINË E PARASHIKIMIT TË MOTIT** Një rënie e fluksit të udhëtimit ajror dhe këto statistika mund të kenë një ndikim në saktësinë e parashikimit të motit... **faqe 15**

PRILL 2020 - Botimi XXI

# posta ajrore



Buletini mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar

[www.aac.gov.al](http://www.aac.gov.al) | [info@aca.gov.al](mailto:info@aca.gov.al)

Tel: +355 4 22 51 220



## ANALIZË EUROCONTROL

**MBËRRITJA NË KOHË:  
PËRPARËSIA  
E PASAGJERIT**

**faqe 11**

## PASAGJERI

**COVID 19: KOMISIONI  
JEP UDHËZIME  
PËR TË DREJTAT E  
PASAGJERËVE NË BE**

Komisioni në BE për Transportin ka publikuar udhëzimet për të siguruar që të drejtat e pasagjerëve në BE të zbatohen në një mënyrë...

**faqe 8**

## ANALIZA STATISTIKORE

**SHKURT-MARS 2020**

Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", shifrat tregojnë një numër prej 193,720 pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Shkurt për/nga TIA...

**faqe 4-5**



# AVIACION NË KOHËN E PANDEMISË

Fluturimet nga/për Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" u pezulluan, disa ditë pas zbulimit të "Pacientit 0", shqiptarit të parë të prekur nga virusi vdekjeprurës Covid 19, më datë 8 Mars 2020.

**faqe 2-3**

## AVIACION NË KOHËN E PANDEMISË

**F**luturimet nga/për Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" u pezulluan, disa ditë pas zbulimit të "Pacientit 0", shqiptarit të parë të prekur nga virusi vdekjeprurës Covid 19, më datë 8 Mars 2020.

Në reagim të shpejt të situatës, në dt. 9 Mars qeveria fillojë menjëherë marrjen e disa masave të nevojshme për përballimin e situatës së pazakontë të krijuar tashmë në të gjithë botën, me qëllim reduktimin në minimum të përhapjes së virusit, e vetmja mënyrë e së cilës është "izolimi". Shqetësimi mbi përhapjen e virusit, solli një kombinim kufizimesh të cilat prekën edhe fluturimet për/nga aeroporti jonë ndërkombëtar. Të parat që u anuluan ishin 12 destinacione në drejtim me Italinë, si pasojë e masave të marra nga qeveria italiane për vendosjen e karantinës në veri të Italisë, si dhe masave parandaluese të përhapjes së virusit në vendin tonë, në zbatim të urdhrat të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. Autoriteti Aviacionit Civil ka lëshoi menjëherë udhëzimin drejtuar Aeroportit Ndërkombëtar "Nënë Tereza" dhe ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror "Albcontrol" për nxjerrjen e njoftimeve të nevojshme për zbatimin e këtij kufizimi të fluturimeve për/nga aeroportet e lartpërmendura, deri në një njoftim të dytë. Një ditë më pas, u ndalua fluturimi edhe tek destinacionet e tjera të mbetura të shtetit fqinj. Autoriteti i Aviacionit Civil u bëri thirrje të gjithë pasagjerëve që kishin prerë biletë udhëtimi me kompanitë ajrore nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza" drejt Italisë dhe anasjelltas, mos të shkojnë në aeroport dhe të zbatojnë udhëzimet e lëshuara nga autoritetet shëndetësore me qëllim ruajtjen e shëndetit të tyre dhe personave të afërt. Ndërsa në lidhje me trajtimin e pasagjerëve të prekur nga anulimi i fluturimeve, kompanitë ajrore që operojnë në tregun Shqiptar-Italian,



vendase apo të huaja, ju kërkua t'i referoheshin rasteve të ngjashme të veprimit të kompanive ajrore Evropiane në këto momente, duke u ofruar pasagjerëve që kanë blerë një biletë për/nga Italia, shtyrje të datës së biletës pa kosto shtesë.

Autoriteti i Aviacionit Civil informoi të gjithë pasagjerët e prekur nga anulimi i fluturimeve, për shkak të masave të marra në kuadër të parandalimit të përhapjes së COVID-19, se sipas parashikimeve të Udhëzimit Nr. 01, datë 26.02.2013, "Për Kompensimin dhe Asistencën e Pasagjerëve në Rastin e Mospranimit në Bord të Avionit dhe Anulimit ose Vonesës Gjatë Fluturimeve" pasagjerët:

- Kanë të drejtën e një itinerari të ri (një biletë të re të mëvonshme) nga ana e kompanisë.
- Kanë të drejtën e rimbursimit të çmimit të plotë të blerjes së biletës nga ana e kompanisë me të cilën kanë prerë biletën.



## AVIACION NË KOHËN E PANDEMISË

**A**AC njoftoi pasagjerët e prekur nga situata e pazakontë, se duhet të vendosin kontakt me kompaninë ajrore me email ose telefon. Në rastet e mospërgjigjes nga kompania, pasagjerët duhet t'i drejtohen Autoritetit të Aviacionit Civil, në cilësinë e autoriteti kompetent për zbatimin e udhëzimit të të drejtave të pasagjerëve. Më datë 18 Mars, në kuadër të masave për parandalimin e përhapjes së mëtejshme të koronavirusit, Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme, njoftoi se Bashkimi Evropian vendosi të kufizojë (për një periudhë tridhjetë ditore) hyrjen në territorin e BE+ të shtetasve nga vendet e treta.



Kufizimi i përkohshëm i udhëtimit u zbatua për të gjitha udhëtimet jo-thelbësore nga vendet e treta në zonën e BE+. Përfshirjet nga kufizimi i përkohshëm i udhëtimit do të bëheshin vetëm në rastet e udhëtimeve për qëllime thelbësore.

**Sqarim:** Territori "BE+" do të përfshijë të gjitha vendet anëtare të Schengen-it, përfshirë Bullgarinë, Kroacinë, Qipron dhe Rumaninë, si edhe katër vendet jo-anëtare të BE-së, që i janë bashkëngjitur Marrëveshjes Schengen (Islanda, Norvegjia, Lihtenshteini dhe Zvicra). Irlanda dhe Britania e Madhe do t'i bashkëngjiten territoreve ku do të kufizohet përkohësisht hyrja, nëse vendosin vetë ta bëjnë një gjë të tillë. Nisur nga serioziteti i situatës, u këshillua se të gjithë shtetasit e Republikës së Shqipërisë dhe shtetasit e vendeve të treta që qëndrojnë aktualisht në territorin e vendit tonë, të mos kryejnë udhëtime të panevojshme jashtë Shqipërisë, për të shmangur kështu përhapjen e virusit. Në kuadër të masa të ndërmarra nga qeveria shqiptare për parandalimin e përhapjes së virusit Covid 19, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë njoftoi se prej datës 22 Mars, ora 23.59, ndalimit të të gjitha fluturimeve me Italinë, Greqinë dhe Mbretërinë

e Bashkuar, do t'i shtoheshin edhe fluturimet me Belgjikën, Zvicrën, Gjermaninë, Austrinë dhe Hungarinë. Fluturimi i fundit i rregullt me pasagjer ishte ai i Air Albania nga Stambolli datë 28 Mars. Në këto kohë të vështira të ndalimit të fluturimeve për/nga Shqipëria, në kuadër të masave të marra nga Qeveria për parandalimin e përhapjes së COVID-19, Autoriteti Aviacionit Civil ndërgjegjësohet me interesin e disa qytetarëve për të udhëtuar për/nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza" në drejtim të destinacioneve Evropiane e më tej, por theksoi se fluturimet për/nga Shqipëria janë pezulluar deri në një urdher të dytë. Data e rifillimit të fluturimeve do të varet nga ecuria e gjendjes ndërkombëtare, prandaj u këshilluan të gjithë qytetarët të evitojnë blerjen e biletave të transportit ajror nga çfarëdo burimi (kompani ajrore, agjenci apo faqja të ndryshme në internet), deri sa të njoftoheni nga kanalet zyrtare për ri-fillimin e fluturimeve.

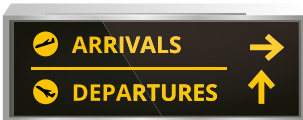
### AIR ALBANIA NË SHËRBIM TË NEVOJAVE TË QYTETARËVE SHQIPTARË

Qeveria Shqiptare, nëpërmjet kompanisë flamurmbajtëse Shqiptare "Air Albania", kreu 8 fluturime riadhesimi të shqiptarëve nga Roma, Memmingen, Lion, Gjenevë, Frankfurt dhe Londër, të cilët kishin mbetur të bllokuar në vende të ndryshme të Evropës, por që e kishin të domosdoshme rikthimin në vendin tonë sipas kriterëve të vendosura nga Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme.



Stafi i "Air Albania" gjatë fluturimeve të riadhesimit të shqiptarëve të bllokuar në vende të ndryshme të Evropës.

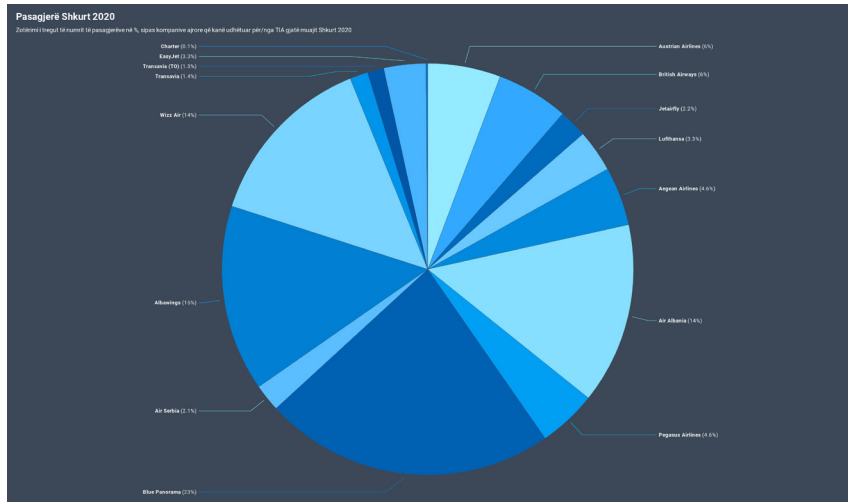




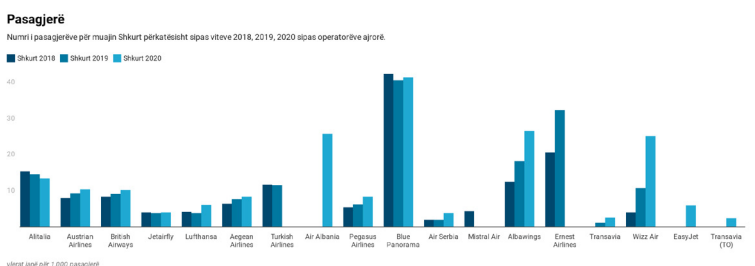
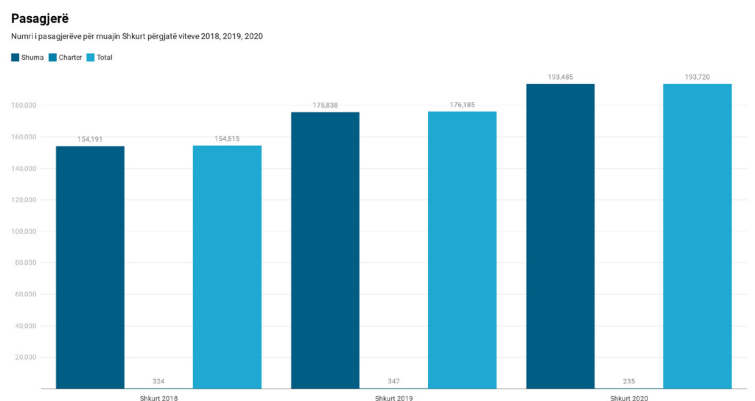
### TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË MUAJIT SHKURT 2020

■ **SHKURT 2020:** Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", shifrat tregojnë një numër prej **193,720** pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Shkurt për/nga TIA.

■ **PËRQINDJET:** Bazuar në të dhënat e mësipërme, si dhe të paraqitura në grafik, në muajin Shkurt 2020, kompania italiane "Blue Panorama", zotëron tregun me 21% të totalit dhe një numër prej 41,198 pasagjerë, përqindje kjo me diferencë të lartë krahasuar me kompaninë pasardhëse shqiptare "Albawings", e cila zotëron 14% të tregut dhe 26,384 pasagjerë si dhe kompania "Air Albania", e cila qëndron me shifra gjithashtu të larta duke zotëruar 13% të tregut me 25,640 pasagjerë. Grafiku pasqyron më qartë fluksin e pasagjerëve që kanë udhëtuar përgjatë muajit Shkurt 2020, të ndarë sipas kompanive ajrore në përqindje. Në grafik mund të shihet më qartë zotërimi i tregut dhe përqindja për çdo kompani. Sipas grafikut bie në sy, që kompanitë që fluturojnë drejt Italisë, si "Air Albania", "Albawings", "Blue Panorama", "Alitalia", zënë përqindjen më të madhe në tregun e transportit ajror për muajin Shkurt 2020, përafërsisht 55% të totalit.



■ **SHKURT 2020** Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, gjatë muajit Shkurt ka një rritje prej 10% krahasuar me vitin e kaluar. Përsa i përket rritjes/rënies së fluksit të lëvizjes së pasagjerëve për muajin Shkurt në vitet, 2018, 2019, 2020 vëmë re se kompania "Wizz Air", ka përqindjen më të lartë të rritjes për Shkurt-in e vitit 2020. Krahasimisht me të njëjtën periudhë të vitit 2019, fluksi është 134% më i lartë. "Transavia" gjithashtu ka rritje me 133% krahasimisht me një vit më parë. Duke u pasuar nga "Air Serbia" e cila shënon rritje prej 97% të numrit të pasagjerëve, kjo rritje e "Air Serbia", bie në sy pasi vjen pas një rritje shumë të vogël prej 2% një vit më parë. Disa nga kompanitë sikurse duket në tabelë, kanë ngritje më të vogla, e disa prej kompanive kanë ulje të numrit të pasagjerëve krahasimisht me të njëjtin muaj, një vit më parë. Grafiku anash paraqet krahasimin e numrit të pasagjerëve në muajin Shkurt 2020, kundrejt së njëjtës periudhë të vitit 2019 dhe 2018. Bie në sy se përveç kompanisë "Wizz Air", shifrat e të cilës nga viti në vit kanë ardhur duke u rritur, kompania "Albawings", ka pasur rritje të dukshme nga viti në vit gjithashtu.



## ANALIZA STATISTIKORE

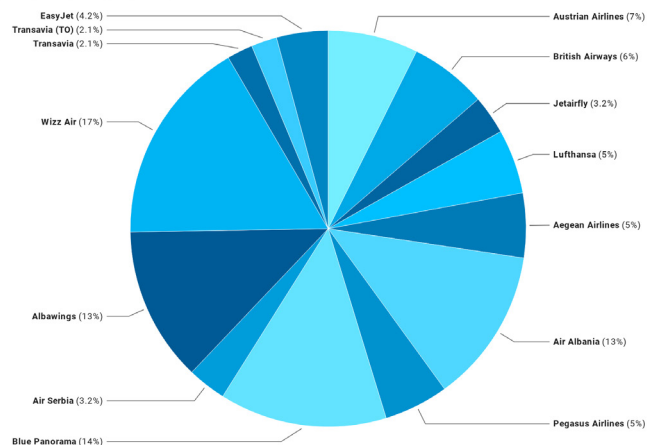
## TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË MUAJIT MARS 2020

■ **MARS 2020:** Shifrat zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil, tregojnë një numër prej **76,106** pasagjerë, të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Mars për/nga TIA, nga të cilët 369 janë pasagjerë të fluturimeve Charter. Ky ka qënë një muaji i vështirë për aviacionin civil në të gjithë botën si pasojë e pandemisë **COVID-19**, ku kjo situatë sigurisht nuk mund të linte pa prekur edhe vendin tonë. Numri i pasagjerëve ka qënë i ulët si pasojë e ndalimit të fluturimeve nga/për Aeroportin e Tiranës.

■ **PËRQINDJET:** Bazuar në të dhënat zyrtare të ardhura, si dhe të paraqitura në grafik për muajin Mars 2020, për shkak dhe të kohës së impaktit të kufizimeve të fluturimeve si pasojë e Covid-19, kompania "Wizz Air", zotëron tregun me 16% të totalit dhe një numër prej 12,315 pasagjerë, pasuar nga kompania "Blue Panorama" e cila ka zotëruar me 13% dhe 9,785 pasagjerë. Ndjekur nga dy kompanitë shqiptare, të cilat kanë nga 12% të tregut, respektivisht "Albawings" 9,071 pasagjerë dhe "Air Albania" 9,131 pasagjerë. Tek ky grafik mund të shihet më qartë zotërimi i tregut dhe përqindja për çdo kompani. Sipas grafikut, pavarësisht se destinacionet drejt Italisë ishin të parat që anuluan, kompanitë që fluturojnë drejt vendit fqinj, si "Air Albania", "Albawings", "Blue Panorama", "Alitalia", zënë përqindjen më të madhe në tregun e transportit ajror për muajin Mars 2020, përafërsisht 41% të totalit.

Pasagjerë Mars 2020

Numri i pasagjerëve sipas kompanive ajrore për muajin Mars 2020

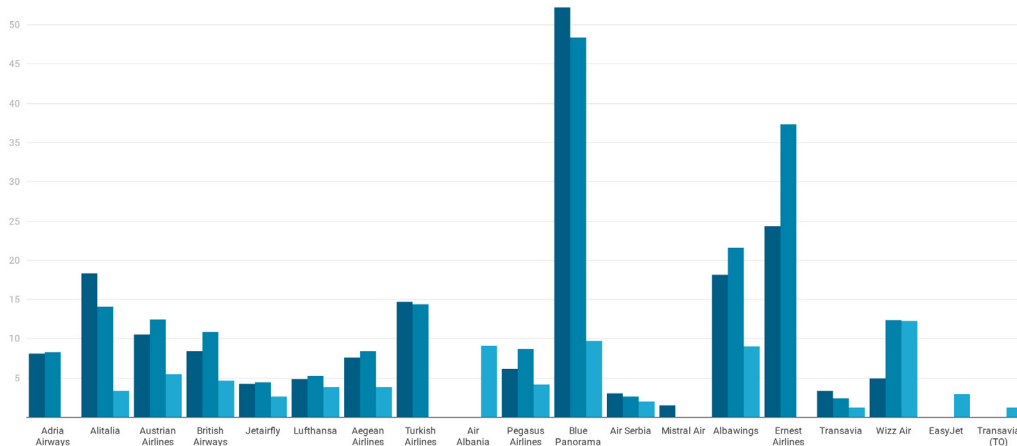


■ **MARS 2020:** Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, duke theksuar se për shkak të situatës të krijuar nga pandemia e **Covid-19**, mbylljes së kufijve dhe anulimit të fluturimeve, rrjedhimisht trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, gjatë muajit Mars ka një rënie prej 64% krahasuar me vitin e kaluar. Përsa i përket rritjes/rënies së fluksit të lëvizjes së pasagjerëve për muajin Mars për vitet 2018, 2019, 2020 vëmë re, se të gjitha kompanitë kanë rënie dhe kompania që duket se ka rënie më të madhe krahasuar me një vit më parë është "Blue Panorama" me 80%, pasuar nga "Alitalia" me 76%. Gjithashtu, grafiku i mëposhtëm paraqet krahasimin e numrit të pasagjerëve në muajin Mars 2020 kundrejt të njëjtës periudhë të vitit 2019 dhe 2018.

Pasagjerë

Numri i pasagjerëve për muajin Mars përkatësisht sipas viteve 2018, 2019, 2020 sipas operatorëve ajrorë.

■ Mars 2018 ■ Mars 2019 ■ Mars 2020



vlerat janë për 1,000 pasagjerë

## AEROPORTI NDËRKOMBËTARI I TIRANËS: MBI MASAT E MARRA PËR SITUATËN E COVID-19

Në vijim të udhëzimeve të dala nga strukturat shëndetësore shtetërore dhe ndërkombëtare, TIA ka realizuar një numër të konsiderueshëm mbledhjesh të dokumentuara dhe të dërguara pranë AAC. Në këto mbledhje, me pjesëmarrjen e përfaqësuesve të të gjitha palëve të interesuara, janë diskutuar masat që duhet të ndërmerren dhe ato që janë ndërmarrë nga TIA, në kuadër të parandalimit të përhapjes së COVID-19 dhe vazhdimin të garantimit të sigurisë në aeroport.

Përpara shfaqjes së rasteve të para me COVID-19, në Republikën e Shqipërisë, TIA ka ndërmarrë masa të vazhdueshme profilaktike në kuadër të identifikimit dhe izolimit të rasteve që udhëtonin nga vendet e prekura. Gjithashtu pika e fokusit në aeroport, përfaqësuar nga ISHSH, Dr. Lorenc Hashorva ka informuar të gjithë pjesëmarrësit në mbledhje, për situatën aktuale dhe nevojën për të marrë masa shtesë në lidhje me koronavirusin. Të gjithë pjesëmarrësit kanë rënë dakord për të bashkëpunuar në kuadër të masave parandaluese bashkë me Inspektoratin Shëndetësor shtetëror.

Dr. Hashorva rekomandoi masat e mëposhtme, të cilat duhet të ndërmerren nga TIA në kuadër të rritjes së masave higjieno-sanitare:

1. Të njoftohen të gjitha linjat ajrore që të përcjellin informacion paraprak tek adresa zyrtare e Inspektoratit, nëse ka pasagjerë me origjinë nisje Kinë, Hong Kong, Macao.
2. Të rriten masat shtesë dhe kontrollet për pastrimin e avionëve duke përdorur dezinfektantë shtesë për pastrim brenda kuadrit të aprovuar të linjës ajrore.



Foto ilustruese



3. Të vendosen dezinfektantë duarsh në banakët e check-in dhe vende të tjera ku ka kontakt me pasagjerë apo rrezik kontaminimi.

Pas shfaqjes së rasteve të para me COVID-19 në Shqipëri, masat e marra kanë qenë më të rrepta në kuadër të parandalimit të përhapjes së koronavirusit në popullatë.

Disa nga masat e marra janë si më poshtë:

1. Rritja e frekuencës së pastrimit dhe shtimi i përdorimit të pastruesit më higjienik në të gjitha zonat e aeroportit dhe më shumë kontrolle në lidhje me këtë;
2. Shërbimi 3D i realizuar në të gjitha zonat e aeroportit;
3. Stafi i Ndhmës së Parë ka shpërndarë dezinfektues për duart me bazë alkooli sipas rekomandimeve nga OBSH) për të gjithë stafin në kontakt me pasagjerët;
4. Shpërndarja e broshurave në bashkëpunim me ISHSH dhe Komisariatit e Policisë;
5. Pajisja e stafit të ndihmës së shpejtë me PPE;
6. Udhëzime të realizuara nga doktori i TIA-s me stafin e ndihmës së shpejtë;
7. Kontrolli i vazhdueshëm dhe pajisje me elementët e nevojshëm të dhomës që do të shërbejë si karantinë në TIA;
8. Linjave Ajrore u është kërkuar të dërgojnë në e-maillet e diktura listat me pasagjerë;



# AEROPORTI NDËRKOMBËTAR I TIRANËS:

## MBI MASAT E MARRA PËR SITUATËN E COVID-19

**N**dërkohë nga komunikimet e fundit, TIA ka informuar se masat e marra së fundmi konsistojnë si më poshtë:

1. *Ventilimi i Aeroportit:* Kontrolli i sistemit të ajrit të kondicionuar në ambientet e aeroportit, kontrolli i gazit të kondicionerëve dhe kontrolli/pastrimi i filtrave të tyre periodikisht. Në varësi të temperaturave të ambientit të jashtëm bëhet ajrosja herë pas here e ambienteve të aeroportit duke lënë hapur dyert periodikisht që të mundësohet qarkullimi i vazhdueshëm i ajrit.
2. *Veshjet mbrojtëse personale (PPE):* Përveç përdorimit të dorezave dhe maskave, rekomandohet dhe përdorimi i syzeve mbrojtëse, veçanërisht për stafin që janë në kontakt nga afër dhe të drejtpërdrejtë me pasagjerët. PPE duhen ndërruar në moment, në rast se bien në kontakt me gjak, të vjella, pështymë (sekrecione) të pasagjerëve dhe të mblidhen me qese të posaçme të mbeturinave.
3. *Higjiena:* Rekomandohet vazhdimisht stafi të shtoj masat për higjienën personale, duke larë shpesh duart me ujë dhe sapun për mbi 20 sekonda. Si dhe përdorimi i dezinfektantëve të duarve (me bazë alkooli min. 65 gradë), në rast kur nuk është e mundur aksesu tek uji/sapuni. Të evitohet prekja e syve, gojës, hundës me duar. Të mbahet pastër vendi i punës, si dhe mjetet që përdoren gjatë kryerjes së punës, (pajisje, kompjuter, radio, telefona, etj.), si dhe të bëhet dezinfektimi i shpeshtë i tyre.
4. *Dezinfektimi i sipërfaqeve të ambienteve publike:* Pastrimi i sipërfaqeve të ambienteve publike



Foto ilustruese



duhet të bëhet në mënyrë të rregullt, të përditshme dhe me frekuencë më të shtuar se ditët normale (sipas një grafiku të përpiluar nga sektori përkatës i pastrimit). Të vihen në dijeni supervizorët e drejtpërdrejtë dhe menaxherët në detyrë të aeroportit, në raste kur hasen problematika.

- *Dezinfektimi i ajrit;* Përdorimi i ventilimit natyral të ambienteve kur është e mundur. Dizinfektimi duke përdorur dezinfektant me përmbajtje klori (250~500mg/L chlorine-containing disinfectant) si dhe ajrosja/ventilimi i mirë i ambienteve pasi është bërë dezinfektimi i ajrit.
- *Dezinfektimi i sipërfaqeve të objekteve;* Dezinfektimi i objekteve dhe sipërfaqeve të objekteve që janë në kontakt të vazhdueshëm nga stafi apo pasagjerët duke përdorur dezinfektantë me përmbajtje klori (250~500mg/L chlorine-containing disinfectant).
- 5. *Dezinfektimi i terminalit;* Në rastin e ndonjë punonjësi apo pasagjeri të dyshuar apo konfirmuar si i infektuar, duhen njoftuar strukturat e specializuara përkatëse shtetërore që vijnë të bëjnë dezinfektimin e specializuar sipas protokolleve të tyre (Ministria e Shëndetësisë, ISHP).



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

## COVID 19: KOMISIONI JEP UDHËZIME PËR TË DREJTAT E PASAGJERËVE NË BE

**N**ë përpjekjet tona për të zbutur ndikimet ekonomike të pandemisë COVID-19, Komisioni sot ka publikuar udhëzimet për të siguruar që të drejtat e pasagjerëve në BE të zbatohen në një mënyrë koherente në të gjithë BE-në. Qeveritë kombëtare kanë prezantuar masa të ndryshme, përfshirë kufizimet e udhëtimit dhe kontrollet kufitare. Qëllimi i këtyre udhëzimeve është të sigurojnë pasagjerët, se të drejtat e tyre janë të mbrojtura. Komisioneri për Transport Adina Vălean tha se; "Në dritën e anulimeve masive dhe vonesave me të cilat përballen udhëtarët dhe operatorët e transportit për shkak të pandemisë COVID-19, Komisioni dëshiron të sigurojë siguri ligjore, se si të zbatohen të drejtat e pasagjerëve në BE. Në rast të anulimeve, ofruesi i transportit duhet të rimbursojë ose të ri-drejtojë udhëtarët. Nëse vetë udhëtarët vendosin të anulojnë udhëtimet e tyre, rimbursimi i biletës varet nga lloji i tij dhe kompanitë mund të ofrojnë kuponë për përdorim të mëvonshëm. Udhëzimet e sotme do të ofrojnë shumë siguri juridike të nevojshme për mënyrën e zbatimit të të drejtave të pasagjerëve në BE, në një mënyrë të koordinuar në të gjithë Unionin tonë. Ne vazhdojmë të monitorojmë situatën që po zhvillohet me shpejtësi, dhe nëse do të jetë e nevojshme, do të ndërmerren hapa të mëtejshëm." Ky udhëzim do të ndihmojë udhëtarët, industrinë dhe autoritetet kombëtare në këtë situatë të pashembullt, me kufizime të rëndësishme të udhëtimit të pasagjerëve të vendosura nga qeveritë kombëtare dhe efektet e goditjes në shërbimet e transportit nëpër BE. Duke prezantuar qartësi, udhëzimet pritet gjithashtu të ndihmojnë në uljen e kostove për sektorin e transportit, i cili është prekur shumë nga shpërthimi. Udhëzimet përfshijnë të drejtat e pasagjerëve kur udhëtojnë me aeroplan, hekurudhor, anije ose autobus/furgon, rrugët ujore/detare dhe të brendshme, si dhe detyrimet përkatëse për transportuesit. Nëse



Në foto:  
Komisioneri për Transport në BE, Adina Vălean.

pasagjerët përballen me anulimin e udhëtimit të tyre, për shembull, ata mund të zgjedhin midis rimbursimit të çmimit të biletës ose rikursimit për të arritur në destinacionin e tyre përfundimtar në një fazë të mëvonshme. Në të njëjtën kohë, udhëzimet sqarojnë se rrethanat aktuale janë "të jashtëzakonshme", me pasojë që disa të drejta - të tilla si kompensimi në rast të anulimit të fluturimit më pak se dy javë nga data e nisjes - nuk mund të thirren. BE është zona e vetme në botë ku qytetarët mbrohen nga një grup i plotë i të drejtave të pasagjerëve - pavarësisht nëse ata zgjedhin të udhëtojnë me transportin ajror, hekurudhor, anije, apo rrugor si me autobus/furgon. Transportuesit duhet të ofrojnë rimbursim (rimbursim të biletave) ose ri-drejtojnë pasagjerët, shërbimi i të cilëve është anuluar. Transportuesit gjithashtu duhet të ofrojnë kujdes në lidhje me ushqimin dhe akomodimin. Në lidhje me kompensimin, rregullat ndryshojnë sipas mënyrave të transportit.





## **AVIACIONI CIVIL: MBULIMI MEDIATIK MBI COVID-19**

**"Linjat të cilat kanë ndaluar aktivitetin nga koronavirusi sjellin përfitime për një sektor tjetër, ai i parkimit të automjeteve"**

**Financial Times 23 Mars 2020**

Ulja për të mos u ngritur e afro 80,000 mijë avionëve për shkak të virusit, ka krijuar një mundësi në biznes për fasilitetet e parkimit të avionëve, të cilët po përpiqen të përballen me rritjen e kërkesës. Këtë javë kompania "Delta" filloi të parkojë avionët në Pinal Airpark në Arizona, ndërkohë "American Airlines" po e devijon flotën e saj në disa lokacione, përfshirë Roswell International Air Center në Nju Meksiko (një bazë e ushtrisë e cila tashmë është kthyer në një nga fasilitetet më të mëdha në botë për parkimin e avionëve). Ndërkohë në rajonin e Azisë, "Alliance Airlines" këtë javë do të fillojë të parkojë në aeroportin Alice Spring në zemër të Australisë: "Telefoni im nuk pushon, kërkesa është e paimagjinueshme", tha Tom Vincent, themelues i Asia Pacific Aircraft Storage, e cila ka siguruar fondet për zgjerim në një zonë ngjitur me Alice Springs Airport. "Po lëvizim disa gjëra në vendndodhje që të mund të pranojmë minimalisht 30 avionë, por do duhet të nisim dhe zgjerimin përpara fundit të muajit që të arrijmë të akomodojmë rreth 70-80 avionë." Alliance do të parkojë gjashtë avionë, ndërkohë që aktualisht ka si pjesë të saj 10 avionë duke përfshirë disa Boeing 737 Max aircraft, që kanë prej muajit Mars 2019 që nuk janë ngritur në qiell.

**"Air France dhe Airbus të parat për të marrë paketën financiare nga qeveria"**

**Bloomberg 20 Mars 2020**

"Air France-KLM" dhe "Airbus" do të jenë të parat kompani që pritet të përfitojnë nga paketa e qeverisë Franceze përmes kredive falë përhapjes së virusit, i cili po ndikon në të ardhurat e këtyre kompanive. Në një kohë kur industria e aviacionit është një nga sektorët e cila po përballë me një presion të pamatë nga pandemia, linjat ajrore dhe prodhuesit e avionëve bazuar në Paris dhe Toulouse, do të jenë firmat e para të marrin mbështetjen e qeverisë Franceze. Airbus gjithashtu ka sinjalizuar se qeveria gjermane mund të duhet të kërkojë kredi. Si linjat e tjera ajrore "Air France-KLM" ka parë një ulje drastike të kërkesës, pasi njerëzit kanë ndaluar së udhëtuar dhe shtetet kanë mbyllur kufirin, ndër të cilat kompania raporton se do i duhet të anulohet 90% të fluturimeve.

**"COVID-19: American Airlines bën udhëtimin e parë kargo në 35 vjet duke transportuar mjete mjekësore"**

**USA Today, 21 Mars 2020**

"American Airlines" ka anuluar mijëra fluturime për pasagjerë në përballjen e saj me korona virusin, por tani po gjen një qëllim të rri për disa nga avionët e saj, duke kryer fluturimin e parë vetëm për kargo që nga viti 1984 kur kjo linjë nxori në pension avionët Boeing 747. Linja thotë se do të transportoj kargo nga SHBA dhe Europa. Fluturimi i parë kargo u nis të premten nga Dallas Fort Worth International Airport me destinacion Frankfurt, Gjermani. Avioni transportoj pajisje mjekësore, postë për ushtarët amerikan dhe pajisje për telekomunikacionin.

**"Aktiviteti European në kohën e COVID-19"**

**Artikull nga David Kaminski-Morrow**

Aktiviteti i fluturimeve në hapësirën ajrore europiane ka pësuar rënie me më shumë se 50% në krahasim me këtë periudhë të vitit të shkuar. Informacionet më të fundit nga organizata Eurocontrol e konfirmon këtë shifër. Numri mesatar i fluturimeve në ditë për Mars 2019 arriti 27,362. Por shifrat ditore arritën të ulen më shumë se mesatarja në 18 Mars, kur Eurocontrol regjistroi vetëm 13,796 fluturime dhe situata vijoi duke u përkeqësuar më shumë në 19 Mars, kur rënia u thellua dhe arriti në 13,796 fluturime dhe situata vazhdoi përkeqësimin në 19 Mars, kur reduktimi arriti në 12,670 fluturime. Një reduktim prej 56% të fluturimeve. Shtetet janë goditur nga rënia e fluturimeve dhe po përballen me impaktin ekonomik së humbjes së të ardhurave në navigim ajror, vënde nga të cilat përfshihet Italia, Latvia dhe Moldavia të gjitha kanë përjetuar 87-90% reduktim sipas statistikave të Eurocontrol. Rënia për Francën dhe Spanjën në të njëjtën datë ishte afro 63%, ndërkohë që shifrat tregojnë se për Gjermaninë dhe Britaninë e Madhe ishin 56% dhe 42% respektivisht. Irlanda ishte më pak e prekur me një rënie më pak se 25%. Shërbimet e Lufthansës pësuan rënie prej 77% në 19 Mars, ndërkohë që kompania ajrore Austrian Airlines pothuajse i eliminuan totalisht. IAG ishte pak më mirë ndërkohë që "British Airways" pësoi rënie me 49% dhe "Iberia" me 72% ndërkohë që "Air France" dhe "KLM" ranë respektivisht 60% dhe 55%. Linjat low-cost "Ryanair" vuajti më shumë se "EasyJet" apo "Wizz Air".

## AVIACIONI CIVIL: MBULIMI MEDIATIK MBI COVID-19

## MBËRRITJA NË KOHË: PËRPARËSIA E PASAGJERIT

**Si mundet një rrjet më efikas të mund të ndihmojë në zvogëlimin e rezervave të orarit të programuar të kompanive ajrore?**

Industria e linjave ajrore është bërë më konkurruese si pasojë e hyrjes në tregun ajror të linjave ajrore me kosto të ulët që prej fillimit të viteve 90. Kjo ka bërë që kërkesa e planifikimit të optimizuar nga linjat ajrore është thelbësore në ditët e sotme në mënyrë që të arrihen pjesë të larta të tregut. Planifikimi i një programi të trafikut të duhur dhe të vlefshëm ajror është kompleks, i cili përfshin shumë burime të ndryshme, si flotë, ekuipazh dhe mirëmbajtje, të cilat duhet të sinkronizohen. Me një rrezik të vazhdueshëm të ndërprerjeve të paparashikuara të fluturimeve dhe kushteve jo të favorshme atmosferike, në përgjithësi, një vonesë shpesh prek disa fluturime për shkak të mungesës së rezervave të kohës. Pasagjerët janë veçanërisht të vetëdijshëm mbi vonesat në mbërritje, pasi këto rrezikojnë mundësinë e tyre për të kapur fluturimet lidhëse ose për të kryer angazhimet e tyre në kohën e planifikuar. Nga një këndvështrim operacional, të dy vonesat si në mbërritje dhe në nisje, por edhe mbërritjet e herëta mund të shkaktojnë probleme të shumta në akordimin e mjeteve dhe burimeve në aeroportet ose hapësirat ajrore shumë të ngarkuara. Oraret e fluturimeve të publikuara nga linjat ajrore përfshijnë periudha shtesë kohore për të siguruar një nivel minimal të përpikmërisë. Pra linjat ajrore përdorin rezerva të kohës, të cilat i shtohen orareve ideale të fluturimit bazuar në shpërndarjen aktuale të kohës së bllokut (periudhën kohore midis lënies së pozicionit të parkimit në aeroportin fillestar dhe mbërritja në pozicionin e parkimit në aeroportin e destinacionit).

### Pse janë të rëndësishme rezervat e kohës?

Luhatjet në kohëzgjatjen aktuale të fluturimeve gjatë një sezoni ndryshojnë ose ndikohen nga faktorë të ndryshëm, që nuk mund të parashikohen saktësisht, për shembull kushtet jo të favorshme të motit,



korridoret ajrore dhe nivelet e ndryshme të fluturimit, masat e kontrollit të trafikut ajror, koha e duhur për të përfunduar proceset e shërbimeve në tokë. Prandaj, qëndrueshmëria në pasjen e rezervave të kohës, janë të domosdoshme në mënyrë që t'i jepet sistemit një shans për t'u rikuperuar. Rezervat kohore moderojnë numrin e "vonesave" aktuale, megjithëse me koston e kohës shtesë të planifikuar të pritjes, që udhëtari duhet ta shpenzojë në sistemin e trafikut ajror. Kjo do të thotë që të sigurohet një përpikmëri më e lartë në orare dhe kënaqesi e klientit ndaj shërbimit. Rritja e konsiderueshme e vonesave të rrjetit ATFM (Air Traffic Flow Management = menaxhim mbi balancimin midis kërkesës së trafikut ajror me kapacitetin aktual të aeroportit) gjatë viteve të fundit, ka ndikuar në një përkeqësim të përgjithshëm të përpikmërisë së orareve të linjave ajrore. Më qartë mund të shpjegojmë konceptin e ATFM. Hapësira ajrore dhe aeroportet - infrastruktura me një kapacitet të kufizuar - janë vënë në dispozicion të përdoruesve në mënyrë që ato të përputhen me nevojat e përdoruesve sa më mirë. Në mënyrë që të koordinohen luhatjet midis kapacitetit dhe kërkesave në periudha të ndryshme të vitit dhe në vende të ndryshme, masat për harmonizim janë shpesh të nevojshme. Në këtë mënyrë, mbingarkesat shmangen dhe në të njëjtën kohë, përdorimi i burimeve të disponueshme rritet për arsye ekonomike. Mekanizmi i kësaj harmonizimi njihet më mirë si "Rrjedha e Trafikut Ajror dhe Menaxhimi i Kapaciteteve" (ATFM). Duke u përballur me rritjen në vonesat e ATFM, përdorimi i rezervave të orareve të fluturimit, i ndihmoi linjat ajrore që ti shërbejnë më mirë përparësisë së pasagjerëve, atë të mbërritjes në kohë në destinacionin final të tyre. Një rrjet më efikas do të zvogëlojë vonesat e ATFM dhe do të rrisë përpikmërinë e nisjes dhe mbërritjes.



## MBËRRITJA NË KOHË: PËRPARËSIA E PASAGJERIT

### Hyrje

Sapo keni hipur në fluturimin tuaj. Piloti njofton se të gjithë pasagjerët janë ulur në vendet e tyre në avion, por avionit do t'i duhet të presë edhe 10 minuta në pozicionin e parkimit për shkak të "një vonese të vogël nga kontrolli i trafikut ajror".

*Qetësohuni.* Kjo nuk do të thotë automatikisht, që do të arrini vonë në aeroportin e destinacionit tuaj. Vitet e fundit linjat ajrore kanë kuptuar që mbërritja në kohë është më e vlefshme për një pasagjer, sesa nisja në kohë dhe për të arritur këtë. Linjat ajrore kanë zhvilluar masa taktike dhe strategjike për të siguruar që një fluturim të arrijë në kohë. Kjo adreson përparësinë e vërtetë të pasagjerëve - përpikmërinë e mbërritjes - por gjithashtu zvogëlon rrezikun e vonesave zinxhir deri në fund të ditës. Në këtë shembull, piloti menjëherë sqaron se pavarësisht vonesës së ATC-së (kontrolli i trafikut ajror), avioni pritet të arrijë afërsisht 10 minuta para afatit në aeroportin e destinacionit. Në këtë rast, vonesa e nisjes është shkaktuar nga mungesa e kapacitetit të hapësirës ajrore të rrugës (një "rregullore ATFM"), por mund të ketë qenë për ndonjë arsye si ngarkimi i disa çantave të vona ose një kontroll teknik shtesë. Referuar këtij shembulli dhe shumë rasteve të tjera të ndodhura, linjat ajrore për të zbutur vonesat në mbërritjen e avionit aplikojnë rezervën e kohës në oraret e fluturimit. Një fluturim mund të 'rikuperojë' më shumë vonesën e nisjes gjatë fluturimit dhe të arrijë me më pak vonesë, se sa kishte në nisje. Sa më shumë që problemi i vonesës së ATFM është kronik, duke vazhduar nga muaji në muaj, aq më shumë kompani ajrore përgjigjen me rezerva, ashtu si një menaxher i mirë i projektit menaxhon rrezikun duke shtuar "plane të zbutjes ose zvogëlimin e riskut."

### Largohesh në kohë apo mbërrin në kohë?

Historikisht, përpikmëria e linjave ajrore ka qenë gjithmonë në arritjen e mbërritjes në kohë. Perceptimi i pasagjerit për një shërbim të mirë është i lidhur fort me ndjesinë, se një udhëtim ajror 'fillon' në kohën e treguar në biletën e tyre, d.m.th. kur një avion largohet nga pozicioni i parkimit. Momenti kur avioni largohet nga pozicioni i parkimit mbetet një moment i rëndësishëm operacional, pasi shënon përfundimin e procesit të kthesës (Kthesa e një avionit nga një vend parkimi në aeroport përcaktohet nga koha e mbarimit të

shërbimeve të tokës (të tilla si furnizim ushqimi, pastrimi i kabinës dhe karburantit) në mënyrë, që të kryejë fluturimin drejt një aeroporti tjetër.

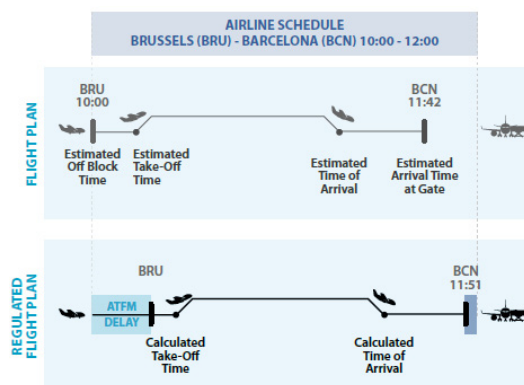


Pasi fluturimi (udhëtimi ajror) është kryer, linjat ajrore dhe pasagjerët e kuptuan që një nisje e përpiktë ka pak vlerë nëse avioni arrin sistematikisht me vonesë.

*Nga ana tjetër linjat ajrore e kuptuan, se një mbërritje e përpiktë do të thotë që pasagjeri do të ketë një ndjenjë më pozitive në lidhje me një pjesë të fluturimit deri në përfundimin e plotë të udhëtimit të tyre, pasi një mbërritje në kohë në një destinacion të ndërmjetëm (pikë tranziti) bën që të mbërrijë në kohë në destinacionin përfundimtar, ose të përfundojë në kohë angazhimet e tij, qoftë një takim biznesi, pushime apo shtëpi.*

Për linjat ajrore, një ardhje e përpiktë zvogëlon rrezikun e vonesave zinxhir të shkaktuara nga pritja e avionit, pasagjerëve ose ekuipazhit nga një fluturim i vonuar në hyrje.

*Për më tepër, një ardhje e saktë zvogëlon rrezikun e kompensimit ndaj pasagjerëve në bazë të Rregullores Europiane të të drejtave të pasagjerëve të 261/2004), në këtë fluturim, ose ato pasuese.*



## MBËRRITJA NË KOHË: PËRPARËSIA E PASAGJERIT

### Sfidat e rrjetit

**K**ur shikojmë vonesat e Rrjetit ATFM gjatë viteve të fundit, vërehet një tendencë rritjeje që ka filluar në vitin 2013. Në krahasim me vitin 2013, kur vonesa mesatare e ATFM për fluturim ishte +/- 1min vonesa mesatare e ATFM për fluturim është më shumë se dyfish për fluturimet charter dhe linjat ajrore tradicionale të planifikuara dhe pothuajse trefishuar për LCC (Transportuesit me kosto të ulët).

*Shënim: pavarësisht nga vendndodhja e rregullimit të ATFM, një vonesë e ATFM do të rezultojë që avionët të mbahen më gjatë në portë në aeroportin e nisjes. Vendndodhja e rregullimit ATFM mund të jetë brenda rrugës, në aeroportin e mbërritjes ose në aeroportin e nisjes.*

**"Me vonesat e ATFM që ndikojnë ndjeshëm në përpikmërinë e nisjes së linjës ajrore, linjat ajrore janë të detyruara të reagojnë në mënyrë që të mbrojnë përparësinë e pasagjerit, atë të mbërritjes në kohë."**

Për të arritur qëllimet e tyre të performancës, linjat ajrore kanë zhvilluar një gamë të gjerë masash strategjike dhe taktike për të zbutur ndikimin negativ të vonesave të nisjes (ATFM). Këto masa përfshijnë përdorimin e rezervave të orarit, shtimin e aeroplanëve dhe ekuipazhit stand-by, shpejtësinë dinamike të operimit, zvogëlimin e kohës së kthesës, etj. Përdorimi i rezervave të orarit, si një nga masat strategjike që përdorin linjat ajrore për të zbutur efektet e mundshme goditëse në vonesat e nisjeve, është i dukshëm përmes zgjerimit të hendekut midis pjesës së nisjeve të fluturimeve dhe mbërritjeve me kohë (fluturime me vonesë <5 minuta). Linjat ajrore harxhojnë sasi të mëdha kohe dhe burimesh për planifikimin e orarit. Nëse linja ajrore e cakton fluturimin tepër agresiv, fluturimi më shpesh do të dështojë në përmbushjen e orarit të tij. Nga ana tjetër, nëse linja ajrore planifikon

në mënyrë tepër konservative për të shmangur fluturimet e vonuara, kohëzgjatja e planifikuar do të jetë më e gjatë, gjë që mund ta bëjë fluturimin më pak tërheqës për udhëtarët dhe më të kushtueshëm për kompaninë ajrore. Kjo kohë e planifikuar më e gjatë e bllokut vjen në kurriz të pagimit më shumë për ekuipazhet e fluturimeve dhe përdorimit të ulët të avionëve (d.m.th. më pak fluturime për aeroplan për njësi të kohës). Shumë faktorë kalojnë në planifikimin e kohës bllokuese për një fluturim, duke përfshirë sezonalitetin (dimrin përkundrejt verës), kohën e ditës, llojin e avionit që përdoret dhe modelin e trafikut në aeroporte specifike. Linjat ajrore përdorin analiza të sofistikuara të të dhënave për operacionet e tyre, bazuar dhe në performacën e konkurrentëve të tyre për të krijuar një kohëzgjatje mesatare udhëtimi. Nga ana tjetër, një kompani ajrore që cakton kohë më të shkurtër bllokimi mund të jetë në gjendje të ulë kostot e tyre duke operuar fluturime shtesë, duke transportuar më shumë pasagjerë me një aeroplan të vetëm dhe duke paguar më pak në kostot e ekuipazhit të fluturimit. Sidoqoftë, kjo qasje rrezikon performancën më të dobët në kohë dhe mbart më shumë rrezik që vonesat në një fluturim do të ndikojnë në fluturimet që ishin planifikuar të përdorin të njëjtin aeroplan. Planifikimi i kujdesshëm i orarit të bazuar në të dhëna të mira historike është padyshim i rëndësishëm për operacionet e suksesshme të linjës ajrore. Për një udhëtar që shikon kohëzgjatjet e udhëtimit (koha e bllokimit) duhet të bazohet edhe në performancën e linjave ajrore. Koha më e shkurtër e bllokut mund të duket tërheqëse, por shpesh nuk funksionon mirë. Në të kundërt, kohët më të gjata të bllokimit do të tentojnë të ofrojnë më shumë kohë dhe rezervë më të madh për pasagjerët kur lidheni me fluturime të tjera. Ka shumë faktorë që duhet të merren parasysh gjatë zgjedhjes së fluturimeve, por performanca në kohë është shpesh një faktor i rëndësishëm në zgjedhjen e një fluturimi.



## MBËRRITJA NË KOHË: PËRPARËSIA E PASAGJERIT

Kur shikojmë pjesën e fluturimeve në kohë në Rrjet që nga viti 2011, vërejmë që nga viti 2013 ndryshimi midis pjesës së nisjeve në kohë dhe mbërritjeve në kohë (vonesa <5 minuta) filloi të zgjerohet. Në përgjithësi, ka pasur një rënie të performancës në kohë gjatë viteve të fundit, por pjesa e mbërritjeve në kohë u ul me një ritëm më të ngadaltë në krahasim me pjesën e largimeve në kohë. Në vitin 2011, pjesa e fluturimeve me një vonesë nisjeje <5 minuta ishte 63% krahasuar me 64% për ardhjet. Për vitin 2019 kjo diferencë është rritur në pothuajse 6% (59% vs 53%) duke treguar që linjat ajrore zhvilluan teknika lehtësimi që përqendrohen në përpikmërinë e mbërritjes. Sidoqoftë, dallimet mund të vërehen kur shikojmë këtë evolucion nga Segmenti i Tregut të linjës ajrore. Për LCC, diferenca midis pjesës së mbërritjeve në kohë dhe nisjeve u rrit nga 2% në 2011 në nivelin e ulur në 7% nga 2017 e tutje. I njëjti evolucion mund të vërehet edhe për linjat ajrore tradicionale të planifikuara, por këtu vërejmë një nivelizim në 5% nga 2017 (ose të njëjtin nivel LCC të arritur në 2015).

Linjat ajrore charter vijnë nga një situatë në vitin 2011 me vlera negative - mesatarisht çdo vonesë e shtuar për çdo segment ajror - dhe gjatë viteve të fundit ruanin një vlerë pak pozitive rreth 2%. Fluturimet charter dhe transportuesit me kosto të ulët dhe ato të planifikuara tradicionale kanë rritur të gjithë fokusin e tyre në përpikmërinë e mbërritjes, siç tregon figura më poshtë. Por linjat ajrore me kosto të ulët kanë qenë në gjendje të bëjnë më shumë këtë duke marketuar në mënyrë aktive me pasagjerët e tyre, si pjesë e cilësisë së tyre të shërbimit. Përdorimi i rezervave të orarit vjen me një kosto pasi planifikohen më shumë burime sesa kërkohen në të vërtetë.

Një Rrjet më efikas, në mënyrë të konsiderueshme më pak vonesa te ATFM, do të zvogëlojë nevojën e linjës ajrore për të përdorur rezervat e orarit të cilët aktualisht përdoren për të fiksuar ndikimin negativ të vonesave të ATFM. Në një rrjet më efikas ka më pak nevojë për rezerva të orarit që do të thotë që linjat ajrore do të jenë në gjendje të rrisin përdorimin e avionëve të tyre.

### KONKLUZIONI

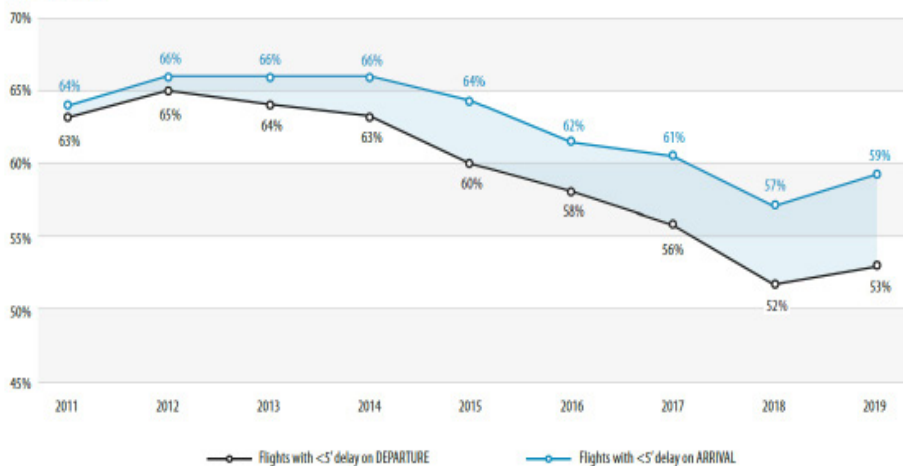
Një rritje e konsiderueshme në vonesat e ATFM gjatë viteve të fundit ka çuar në rënie të përpikmërisë. Sidoqoftë, performanca e mbërritjes në kohë e linjës ajrore ishte më pak e prekur sesa performanca e nisjes në kohë, duke treguar një zhvendosje në fokusin operacional të linjave ajrore.

Linjat ajrore kanë zhvilluar teknika aktive dhe strategjike për të zbutur vonesat në ATFM, nga të cilat rezerva në orarin e programuar (rezervat në kohë) është bërë gjithnjë e më i rëndësishëm. Por këto rezerva të kohës u vijnë me një kosto kompanive ajrore pasi planifikohen më shumë burime sesa duhen në të vërtetë.

Një rrjet më efikas nënkupton gjithashtu një besim të rifituar për linjat ajrore se përparësia e pasagjerëve për të arritur në kohë, do të arrihet. Një rrjet më efikas gjithashtu do të përmirësojë përdorimin e avionit dhe do të zvogëlojë nevojën e linjës ajrore për rezervat e orarit për vonesat e ATFM në mënyrë që të ruajë një nivel të pranueshëm të performancës në kohë të mbërritjes.

Përshtati: **Enkela Hajdëri**

**NETWORK PERCENTAGE OF ON-TIME FLIGHTS**  
(<5' DELAY)





## PANDEMIA E COVID-19: SI NDIKON NË SAKTËSINË E PARASHIKIMIT TË MOTIT

**P**andemia e COVID-19 ka shkaktuar një rënie të udhëtimit ajror dhe këto statistika mund të kenë një ndikim në saktësinë e parashikimit të motit. Pasi hynë në fuqi kufizimet për të zvogëluar ose ngadalësuar përhapjen e pandemisë COVID-19, numri i fluturimeve ajrore që kalojnë në qiell në të gjithë botën ra në mënyrë të shpejtë e të theksuar. Ndërsa këto kufizime janë një pjesë e domosdoshme, ato po krijojnë një efekt anësor. Çdo ditë, qindra mijëra fluturime udhëtojnë nëpër botë, duke transportuar njerëz dhe ngarkesa në destinacione të ndryshme, por gjithashtu janë një pjesë thelbësore e mirëmbajtjes së parashikimeve të sakta të motit. Meqenëse moti është një sistem shumë kompleks, parashikuesit përdorin modele kompjuterike të cilat i ndihmojnë ata në punën e tyre të përditshme.

Këto modele kompjuterike, nga ana tjetër, mbështeten në përdorimin e burimeve specifike të informacionit për të prodhuar pikëpamjet e tyre, se çfarë moti do të jetë në orët ose ditët në vazhdim. Leximet mblidhen nga stacionet tokësore, bovat në oqeanë si dhe anijet që mbulojnë kushtet e sipërfaqes. Të dhënat nga satelitët tregojnë se çfarë po ndodh në nivelet e sipërme të atmosferës. Për të mbuluar atë që po ndodh në lartësitë në mes, shkencëtarët lëshojnë balona të motit nga lokacione specifike, dy herë në ditë. Sidoqoftë, më



Foto ilustruese



Foto ilustruese

e rëndësishmja, avionët ofrojnë dhjetëra mijëra raportime bazuar në kushtet e motit nëpër të cilat fluturojnë ndërsa ndodhen në ajër, dhe në bazë të raportimeve nga "European Centre for Medium-Range Weather Forecasts" (ECMWF), të dhënat e raportuara nga avionët janë të dytat në radhë pas të dhënave satelitore të cilat ndikojnë në parashikime. Sipas ECMWF, numri i raporteve ditore të përdorura nga fluturimet në Evropë, ra nga rreth 40,000 në ditë më datë 3 Mars, në rreth 14,000 në ditë më datë 23 Mars. Kjo është një ulje prej 65% dhe sipas parashikimeve do të bjerë edhe më tej. Në vetvete, kjo pasiguri në parashikim mund të ketë një ndikim të drejtpërdrejtë në ato fluturime që janë akoma duke u zhvilluar, përfshirë ato që transportojnë mallra dhe ngarkesa midis kombeve dhe kontinenteve. Sipas ECMWF, ekzistojnë mënyra për të kompensuar disi humbjen e raportimeve nga avionët.

Mund të lëshohen më shumë balona të motit për të provuar kushtet e sipërme atmosferike. Po ashtu, të dhënat satelitore mund të plotësojnë disa nga boshllëqet nga lart, siç është sateliti Aeolus i Agjencisë Hapësinore Evropiane, nga i cili ECMWF filloi të marrë të dhënat nga muaji Janar.



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL