

UNIVERSITETI I PRISHTINES "HASAN PRISHTINA"  
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE  
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



PUNIM DIPLOME  
STUDIMET MASTER

Mentori:  
Prof.Asoc.Dr.Ferat SHALA

Kandidati:  
Bsc. Shpetim GASHI

*Prishtinë, 2020*

**UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"**  
**FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE**  
**DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT**



**PUNIM DIPLOME**  
**STUDIMET MASTER**

Tema:

**LOGJISTIKA E TRANSPORTIT AJROR NË KOSOVË**

Thesis:

**LOGISTICS OF AIR TRANSPORT IN KOSOVO**

**Mentori:**

Prof.Asoc.Dr. Ferat SHALA

**Kandidati:**

Bsc. Shpetim GASHI

*Prishtinë, 2020*

## Përmbajtja

<b>LISTA E TABELAVE</b> .....	6
<b>LISTA E FIGUARAVE</b> .....	7
<b>LISTA E SHKURTESAVE</b> .....	10
<b>FALËNDERIMI</b> .....	11
<b>ABSTRAKTI</b> .....	12
<b>1 HYRJE</b> .....	13
1.1 Baza ligjore e Aviacionit Civil në Republikën e Kosovës.....	14
1.2 Themelimi i hapësirës së përbashkët evropiane të Aviacionit (HPEA).....	14
1.3 Aeroporti.....	15
1.3.1 Aprovimi i Aeroportit .....	15
1.3.2 Objektet dhe pajisjet e Aeroportit.....	15
1.3.3 IATA (The International Air Transport Association) .....	15
1.3.4 ICAO(The International Civil Aviation Organization).....	16
1.4 Rregulloret/Çertifikimet e Operimeve ajrore në Republikën e Kosovës .....	16
1.5 Legjislacioni i Logjistikës në Transportin ajror komercial në Kosovë (CAT) .....	16
<b>2 NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR AVIACIONIN CIVIL NË KOSOVË</b> .....	17
2.1 Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës ”Adem Jashari”.....	17
2.1.1 Historiku i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës ”Adem Jashari” .....	18
2.2 Fushat ajrore në Republikën e Kosovës dhe gjendja e tyre .....	20
2.3 Komunikacioni Ajror .....	23
2.4 Ndarjet dhe klasifikimi i transportit ajror .....	23
2.5 Karakteristikat e transportit ajror .....	25
2.6 Ndikimi i transportit ajror në zhvillimin ekonomik .....	26
2.7 Organizimi i transportit ajror .....	26
<b>3 TEKNOLOGJIA E LOGJISTIKËS SË TRANSPORTIT AJROR NDËRKOMBËTAR</b> .....	31
3.1 Kapaciteti i aeroplanëve për transportin e mallrave me ULD (Unit Load Device).....	31
3.1.1 Kuverta kryesore e aeroplanit për ngarkesat e ULD.....	37
3.2 Përdorimi i pajisjeve ULD në logjistikën e transportit ajror.....	42
3.2.1 Llojet e paletave në transportin ajror .....	46

3.2.2	Llojet e kontejnerëve në transportin ajror .....	50
3.2.3	Paketimi si element i teknologjisë së transportit ajror .....	59
3.3	Teknikat e ngarkimit/shkarkimit të paletave dhe kontejnerëve në/nga aeroplani .....	61
3.4	Plani i ngarkimit (Load sheet).....	64
3.5	Rezultatet e analizës nga softueri Amadeus dhe krahasimi me metodën manuale të krijimit të Planit të ngarkimit .....	67
3.6	Mjetet operuese në logjistikën e transportit ajror.....	72
<b>4</b>	<b>DOKUMENTACIONI I LOGJISTIKËS NË TRANSPORTIN AJROR.....</b>	<b>79</b>
4.1	Dokumentet e ngarkimit/shkarkimit të mallit/bagazhit në/nga aeroplan/i.....	79
4.2	Fletëngarkesa e postës së shpejtë (manifesti) .....	81
4.3	Fletëurdhëresa e transportit rrugor te mallrave .....	82
4.4	Fletëlajmrimi në kargo terminalin e mallit .....	84
4.5	Dokumenti i evidentimit të mallit në depon e terminalit të kargos në Aeroport .....	85
4.6	Fletëdërgesa e mallit (Cargo Manifest) .....	86
4.7	Dokumenti unik doganor (DUD) .....	87
4.8	Fletëdalja e mallit nga terminali doganor i kargos .....	89
4.9	Deklarata për vlerën doganore (DV1) .....	90
4.10	Air Waybill .....	90
4.11	Fatura për shërbimet e Aeroportit gjatë importit.....	92
4.12	Fatura e çmimit të mallit.....	93
4.13	Dokumenti i zhdoganimit të mallit.....	94
<b>5</b>	<b>LOGJISTIKA E TRANSPORTIT AJROR NDËRKOMBËTARË TË MALLRAVE.....</b>	<b>95</b>
5.1	Roli kryesor i logjistikës në Aeroport .....	95
5.2	Rregullat ndërkombëtare të ngarkimit të mallrave në aeroplan .....	97
5.3	Hulumtimi i Statistikave të transportit ajror të mallrave në botë .....	99
5.4	Transportuesit e mallit nga aeroporti në aeroport .....	104
5.5	Pengesat dhe barrierat e rritjes së ngarkesave ajrore.....	104
5.5.1	E- AWB (Air Way Bill - elektronike) .....	105
5.5.2	Regjistrimet (Arkivat) e Sigurisë.....	105
5.5.3	Kërkesat e reja për postën ajrore .....	105
5.5.4	Tregtia elektronike.....	106
5.6	Mosbalancimi i kërkesës dhe furnizimit.....	106

---

5.7	Hulumtimet në Logjistikën e avancuar në transportin ndërkombëtarë ajror të mallrave.....	107
5.7.1	Sistemet e Automatizuara (të pavarura) të mjeteve transportuese ajrore.....	107
5.7.2	Cargo терминалет (depot) fleksibile të së ardhmes në aeroporte .....	108
6	<b>LOGJISTIKA DHE HULUMTIMI I STATISTIKAVE NË TRANSPORTIN AJROR TË MALLRAVE NË KOSOVË</b> .....	110
6.1	Mjetet operuese në logjistikën e transportit ajror në Aeroportin e Prishtinës .....	110
6.2	Niveli i shërbimeve të operimeve në transportin ajror në Aeroportin e Prishtinës .....	118
6.3	Terminali i Cargos për mallrat në Import/Eksport në Aeroportin e Prishtinës .....	120
6.3.1	Pranimi dhe regjistrimi i mallit në modulën e terminalit të kargos në Aeroport.....	122
6.4	Sistemet dhe teknologjia në përdorim në depon e terminalit të kargos në Aeroport.....	123
6.5	Rezultatet e hulumtimit nga të dhënat në Importin/Eksportin e mallrave kargo në ANPAJ të paraqitura me softuerin Excel .....	127
6.6	Transporti i mallrave të rrezikshme me aeroplan nga Aeroporti i Prishtinës.....	141
6.6.1	Ngarkimi i kafshëve të gjalla me mallra të rrezikshme .....	143
6.6.2	Ngarkimi i mallrave të rrezikshme jokompatibile .....	143
6.6.3	Deklarata (dokumenti) për mallin e rrezikshëm .....	144
6.7	Analiza e të dhënave dhe parashikimet për të ardhmen në transportin e mallrave ajrore.....	145
7	<b>KONKLuzionet</b> .....	147
8	<b>REKOMANDIMET</b> .....	148
9	<b>PËRFUNDIMI</b> .....	149
	<b>LITERATURA</b> .....	150

## LISTA E TABELAVE

Tabela 2.1. Procesi i logjistikës gjatë dërgimit të mallrave (kargos).....	27
Tabela 2.2. Shtyllat kryesore të transportit ajror. ....	28
Tabela 3.1. Lista e Aeroplanëve transportues dhe kapaciteti i tyre bartës. ....	35
Tabela 3.1. Paraqitja e dy metodave të planifikimit të ngarkimit të një aeroplan. ....	67
Tabela 5.1. Renditja e kompanive ajrore për nga vëllimi i bartjes së mallrave.....	100
Tabela 5.2. Kompanitë ajrore me të ardhurat më të larta nga transporti ajror i mallrave. ....	102
Tabela 5.3. 20 kompanitë ajrore të bartjes së mallrave sipas sasisë së transportit të tyre.....	102
Tabela 5.4. Lista e aeroporteve për sasinë më të madhe të transportit ajror të mallrave. ....	103
Tabela 5.5. Statistikat e sasisë së mallrave kargo ndër vite në tërë botën mil./ton.....	103
Tabela 6.1. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ. ....	129
Tabela 6.2. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ. ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabela 6.3. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ. ....	132
Tabela 6.4. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ. ....	134
Tabela 6.5. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ. ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabela 6.6. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ. ....	137
Tabela 6.7. Llojet e mallrave që importohen dhe eksportohen nga ANPAJ. ....	140
Tabela 6.8. Lista e klasifikimit të mallrave të rrezikshme me shembuj specifik.....	142
Tabela 6.9. Diagrami i paraqitjes së mallrave nga importi në softuerin Excel për 6 vitet e fundit. ....	145
Tabela 6.10. Diagrami i paraqitjes së mallrave nga eksporti në softuerin Excel për 6 vitet e fundit. ....	146

**LISTA E FIGURAVE**

Figura 2.1. Terminali i ri në Aeroportin Ndërkombëtarë të Prishtinës “Adem Jashari” .....	17
Figura 2.2. Fusha ajrore në Koreticë dhe gjendja e saj. ....	21
Figura 2.3. Fusha ajrore në Marinë-Skenderaj dhe gjendja e saj.....	21
Figura 2.4. Fusha ajrore në Rahovec.    Figura 2.5 Pamje nga fusha ajrore në Jashanicë. ....	22
Figura 2.6. Pamje nga fusha ajrore në Malishevë.    Figura 2.7 Pamje nga fusha ajrore në Topliçan.....	23
Figura 2.8. Mjetet transportuese ajrore.....	24
Figura 2.9. Mjetet transportuese ajrore.....	25
Figura 3.1. Transporti i mallrave me njësi të ndryshme nëpërmes ajrit. ....	31
Figura 3.2. Aeroplanët transportues të mallrave dhe të kombinuar udhëtarë/mallra. ....	33
Figura 3.2. Cargolifter CL160 i ngjashëm me Cepelin. ....	36
Figura 3.3. Paraqitja e elementeve kryesore të aeroplanët për bartje të mallrave. ....	37
Figura 3.4. Disa lloje të kuvertave (kompartmenteve) të A/C. ....	38
Figura 3.5. Konstruksioni i aeroplanit të pasagjerëve me kuvertën e poshtme për bartjen e ngarkesave. ....	39
Figura 3.6. Kuverta kryesore dhe e poshtme me mekanizmat special për ULD në aeroplanin për bartjen e mallrave. ....	40
Figura 3.7. Ngarkimi i ngarkesës për transport në aeroplanin për bartjen e kargos.....	41
Figura 3.8. Ngarkimi i ngarkesave të rënda në aeroplanët kargo.....	43
Figura 3.9. Kontejneri me dy qoshet e profilit të hequra.....	44
Figura 3.10. Kontejneri me njërin qosh të profilit të hequr. ....	45
Figura 3.11. Paleta Satco në transportin ajror.....	46
Figura 3.10. Kontejneri i mbushur me valixhet e pasagjerëve i gatshëm për ngarkim në aeroplan.....	50
Figura 3.11. Disa kontejnerë të ndryshëm për bartjen e kafshëve. ....	58
Figura 3.13. Paraqitja skematike prej njësish prodhuese deri te njësia manipuluese. ....	59
Figura 3.14. Elementet e ndikimit në paketim.....	60
Figura 3.15. DysHEMEJA e kompartimentit kryesor lartë me mekanizmin standard. ....	61
Figura 3.16. Pozicioni i epërm dhe i poshtëm i kompartmenteve për ngarkimin e ULD. ....	62
Figura 3.17. Teknikat e ngarkimit/shkarkimit të bagazhit dhe mallrave nga/në aeroplani.....	63
Figura 3.18. Manipulimi i mjeteve të ngarkim/shkarkimit te aeroplani. ....	63
Figura 3.19. Manipulimi i mjeteve të ngarkim/shkarkimit te aeroplani. ....	64
Figura 3.20. Efektet e mos balancimit të aeroplanit gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të peshave të aeroplanë. ....	64
Figura 3.21. Efektet e mos balancimit të aeroplanit gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të peshave të aeroplanë. ....	65
Figura 3.22. Veprimi i forcave kryesore në aeroplan.....	65
Figura 3.23. Plani i ngarkimit (Load sheet) i përgatitur nga sistemi ACLoader i ekzekutuar nga sistemi SITA. ..	69
Figura 3.24. Konfigurimi i aeroplanit dhe peshat e ngarkimit në sistemin Amadeus (Altea). ....	70
Figura 3.25. Përpunimi i të dhënave në sistemin ACL Amadeus për Planin e ngarkimit. ....	71

Figura 3.26. Disa lloje të karrocave për bartjen e bagazhit dhe mallrave të ndryshme. ....	73
Figura 3.27. Disa lloje të traktorëve për bartjen e karrocave. ....	74
Figura 3.28. Kaishi (traka) për ngarkimin/shkarkimin e mallit/bagazhit nga/në aeroplan. ....	74
Figura 3.29. Elevatori ose ngritësi i peshave të rënda nga/në aeroplan. ....	75
Figura 3.30. Karrocat për bartjen e paletave ajrore. ....	76
Figura 3.31. Karrocat për bartjen e kontejnerëve ajror. ....	76
Figura 3.32. Pirunierët për ngritjen e peshave të rënda. ....	77
Figura 3.33. Mbjatësit statik të paletave ajrore. ....	77
Figura 3.34. Mbjatësit e rrafshët statik të paletave. ....	78
Figura 4.1. Raporti me udhëzimet e shërbimeve të kryera në aeroplan. ....	80
Figura 4.2. LDM dhe CPM me ULD Informatat e ngarkimit të ngarkesave në aeroplan nga sistemi SITA .....	81
Figura 4.3. Fletëngarkesa e postës së shpejtë. ....	82
Figura 4.4. Fletëurdhëresa e mallit për transportin rrugor. ....	83
Figura 4.5. Fletëlajmërimi i mallit në depon e terminalit të kargos në Aeroport. ....	84
Figura 4.6. Dokumenti i evidentimit të mallit në terminal të kargos. ....	85
Figura 4.7. Dokumenti i kargo manifestit. ....	86
Figura 4.8. Dokumenti i kargo manifestit. ....	87
Figura 4.9. Dokumenti Unik Doganor (DUD). ....	88
Figura 4.10. Fletëdalja nga terminali doganor i kargos (Lista dalëse nga terminali). ....	89
Figura 4.11. Air Way bill lista ajrore e ngarkesës. ....	91
Figura 4.12. Fatura për shërbimet e ANPAJ -së gjatë importit. ....	92
Figura 4.13. Fatura e çmimit të mallit. ....	93
Figura 4.14. Dokumenti i zhdoganimit të mallit. ....	94
Figura 5.1. Statistikat globale të transportit ajror të mallrave. ....	99
Figura 5.2. Statistikat në (%) të transportit ajror të mallrave në tërë globin. ....	101
Figura 5.3. Statistikat sipas llojit të mallit në transportin ajror. ....	101
Figura 5.4. Pamje të terminaleve moderne të kargos. ....	109
Figura 5.5. Robotët e së ardhmes në терминалет (depot) e kargos. ....	109
Figura 6.1. Ngarkuesi i vogël i peshave të rënda (high loader). ....	110
Figura 6.2. Ngarkuesi i madh i peshave të rënda (high loader). ....	111
Figura 6.3. Shiriti (traka) ngarkuese/shkarkuese. ....	111
Figura 6.4. Traktori tërheqës i karrocave. ....	112
Figura 6.5. Karrocat për bartjen e mallrave/bagazhit. ....	112
Figura 6.6. Karrocat për bartjen e mallrave speciale. ....	113
Figura 6.7. Karrocat për bartjen e kontejnerëve. ....	113
Figura 6.8. Karrocat për bartjen e paletave. ....	114



Figura 6.9. Mbajtësit statik të paletave dhe kontejnerëve. ....	114
Figura 6.10. Traktorët për tërheqjen/shtyrjen e aeroplanëve. ....	115
Figura 6.11. Kuka tërheqëse/shtytëse e aeroplanit. ....	115
Figura 6.12. Pajisjet për furnizim me ujë të pijshëm dhe pastrim të aeroplanit. ....	116
Figura 6.13. Shkallët lëvizëse të aeroplanit . ....	116
Figura 6.14. Ambulifti për personat me nevoja të veçanta. ....	117
Figura 6.15. Vendsortimi i valixheve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës ”Adem Jashari”. ....	117
Figura 6.16. Autobusët për bartjen e udhëtarëve nga terminali deri te aeroplani. ....	118
Figura 6.17. Operation Control Center OCC. ....	119
Figura 6.18. Sortimi i mallit në terminalin e cargos në ANPAJ. ....	120
Figura 6.19. Sistemimi i mallit në terminalin e cargos në ANPAJ. ....	121
Figura 6.20. Kargo në arritje dhe sistemi i X-ray në Eksport. ....	121
Figura 6.21. Dhoma për mallrat e rrezikshme. Figura 866.22.Dhoma frigorifer për mallrat që prishen shpejt. ..	122
Figura 6.23. Sistemi Cargo Kit për regjistrimin e mallit. ....	123
Figura 6.24. Lista e mallit të regjistruar në Sistemin Cargo Kit. ....	124
Figura 6.25. Evidenca e mallit në arritje nëpërmes Sistemit ASYCUDA. ....	125
Figura 6.26. Evidenca e mallit në arritje nëpërmes Sistemit ASYCUDA. ....	126
Figura 6.27. Rezultatet e paraqitura me softuerin Excel të mallrave në Import për vitin 2014. ....	127
Figura 6.28. Rezultatet e paraqitura me softuerin Excel të mallrave në Import për vitin 2015. ....	128
Figura 6.29. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore për mallrat në Import për vitin 2016. ....	130
Figura 6.30. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore për mallrat në Import për vitin 2017. ....	130
Figura 6.31. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Import për vitin 2018. ....	131
Figura 6.32. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Import për vitin 2019. ....	132
Figura 6.33. Rezultatet nga të dhënat e importit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ. ....	133
Figura 6.34. Rezultatet nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2014. ....	133
Figura 6.35. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore t mallrave në Eksport për vitin 2015. ....	134
Figura 6.36. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2016. ....	135
Figura 6.37. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2017. ....	135
Figura 6.38. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2018. ....	136
Figura 6.39. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2019. ....	137
Figura 6.40. Rezultatet nga të dhënat e Eksportit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ. ....	138
Figura 6.41. Rezultatet e fituara të Importit dhe Eksportit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ. ....	138
Figura 6.42. Tabela e klasifikimit të mallrave të rrezikshme. ....	141
Figura 6.43. Deklarata e mallit të rrezikshëm i transportuar nëpërmes ajrit. ....	144

**LISTA E SHKURTESAVE**

ANPAJ-Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës ''Adem Jashari''

LIRF-Loading Instruction Report Form- Forma e Raportit për Instruksionet e Ngarkimit

LAC-Ligji për Aviacionin Civil

A/C – Aeroplan

ULD – Unit Load Device – Njësia ngarkuese

TRC-Turn Around Coordinator- Mbikëqyrësi për shkarkim/ngarkim dhe operim të aeroplanit

ONAC–Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil

PSHS–Programi Shtetëror i Sigurisë

AAC–Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës

EASA – Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit

ECAA (HPEA) – Hapësira e Përbashkët Evropiane e Aviacionit

SMS – Sistemi i menaxhimit të Sigurisë

OSHNA – Ofruesi i Shërbimit të Navigacionit Ajror

ASHNA – Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

BE – Bashkimi Evropian

KE – Komisioni Evropian

OAT – Organizatat e Aprovuara të Trajnimit

RDN – Raportimi i Detyrueshëm i Ndodhisë.

## Falënderim

Për realizimin e këtij punimi është dashur që të bashkëpunoj me shumë departamente në Aeroportin Ndërkombëtarë të Prishtinës "Adem Jashari", andaj i falënderoj të gjithë miqtë dhe kolegët në këto departamente të cilët më ofruan mundësinë që direkt të shoh procesin e punës së tyre dhe gjithashtu më kanë siguruar dokumentet dhe njëkohësisht kanë sqaruar edhe përdorimin e tyre.

Falënderoj edhe Doganën e Kosovës, respektivisht degën e tyre në Aeroportin e Prishtinës. Falënderim i veçantë për Prof.Asoc.Dr.Ferat Shala për udhëzimet dhe ndihmën e dhënë rreth hartimit dhe përgatitjes së Punimit të Masterit, falënderoj edhe dy anëtarët tjerë të komisionit Prof. Dr. Ilir Doçi dhe Prof.Dr. Azem Kyçyku për ndihmën e dhënë.

Në fund, jam thellësisht mirënjohës për familjen time dhe për inkurajimin e tyre dhe mbështetjen e fuqishme që më kanë dhënë.

## ABSTRAKTI

Në këtë punim shkencorë hulumtues kryesisht do të orientohemi në operimet ajrore në zbatimin e parimeve të logjistikës në Aeroportin e Prishtinës për operacionet, aktivitetet e transportuesve ajrorë dhe organizimin e proceseve të aeroportit.

Do të hulumtohen metodat dhe praktikat e proceseve më të avancuara në trendet globale të zinxhirit të furnizimit të cilat kanë ndikim në industrinë e ngarkesave ajrore, propozimi i integritetit të mundshëm të tyre në sistemin logjistik të transportit ajror në Kosovë.

Element kyç i logjistikës së mallrave është transporti. Aktiviteti i transportit ka të bëjë me menaxhimin e lëvizjes së produkteve dhe përfshin aktivitetet të tilla si përzgjedhja e metodave më të mira për përgatitjen, grumbullimin, paketimin, etiketimin/evidentimin, paletizimin, kontejnerizimin, ngarkimin/shkarkimin, etj., si një sistem logjistik i integruar i pajisjeve teknologjike në aeroport.

Një sistem i mirë i transportit në aktivitetet e logjistikës mund të sigurojë efikasitet më të mirë logjistik, zvogëlimin e kostos së operimit dhe promovimin e cilësisë së shërbimit, sepse rreth një e treta deri në dy të tretat e shpenzimeve të logjistikës shpenzohen për transport.

Përcjellja e mallrave nga një destinacion deri në pikën eksportuese është një element thelbësor në logjistikën e transportit. Veprimtaria e përcjelljes së mallrave mund të përshkruhet si një grup i funksioneve, detyrave, operacioneve, aftësive dhe rregulloreve të veçanta që mundësojnë transportimin efikas, shpërndarjen dhe kalimin e mallrave materiale me çdo mjet transporti dhe çdo rrugë transporti në transport konvencional, të kombinuar dhe multi-modal.

Një transportues ajror i mallrave është një ndërmjetës mallrash që bën transportin e mallrave në emër të klientit të tij, pa konsideruar veten si klient por ka vetëm rolin e një transportuesi duke marrë fitime nga tarifimi i tarifave të shërbimit të klientit.

Efikasiteti i shërbimeve të logjistikës në treg mund të gjykohet në bazë të shpejtësisë dhe afatit kohor të dërgimit të ngarkesës në destinacion. Zhdoganimi i shpejtë dhe efikas rrit aftësinë konkurruese në treg.

Një sistem efektiv i logjistikës kontribuon pafundësisht në arritjen e objektivave të biznesit dhe marketingut të një firme.

Detyra kryesore e logjistikës ajrore është procesi i lëvizjes së mallrave në të gjithë zinxhirin e furnizimit të një kompanie ajrore. Megjithatë, ky proces përbëhet nga funksione të ndryshme që duhet të menaxhohen siç duhet për të sjellë efektivitet dhe efikasitet në zinxhirin e furnizimit të organizatës.

Elementet kryesore të menaxhimit të logjistikës të quajtur krahët e logjistikës janë:

Përpunimi i Renditjes, Kontrolli i inventarit, Magazinimi, Transporti, Trajtimi dhe ruajtja e materialeve, Paketimi Logjistik dhe Informacioni.

## 1 HYRJE

Qëllimi i logjistikës është koordinimi dhe gjithëpërfshierja, optimizimi i proceseve individuale të aeroportit dhe shërbimeve të aeroportit duke përdorur kapacitetet me efikasitet maksimal në aeroporte për të maksimizuar performancën dhe fitimet.

Në kuadër të këtij punimi hulumtues shkencor do të paraqesim tërë zinxhirin logjistik në transportin e mallrave kargo duke përfshirë dokumentacionin e nevojshëm, rregulloret e aviacionit në operime dhe shërbimet që përdoren në transportin ajror në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”, gjithashtu orientimi ynë do të jetë edhe në hulumtimin dhe krahasimin e praktikave dhe metodologjive më të avancuara dhe zhvilluara nga literaturat ndërkombëtare nga vendet tjera, prezantimi dhe mundësia e përshtatjes së tyre në mënyrë sa më efikase dhe efektive në infrastrukturën e zinxhirit logjistik ajror në Kosovë.

Rritja e hovshme e qarkullimit dhe transportit, si në planin teknik, ashtu edhe në planin logjistik dhe teknologjik, ka bërë që njeriu gjithnjë e më shumë t’i drejtohet shfrytëzimit efikas dhe efektiv të resurseve të kufizuara, qoftë ato materiale ose financiare.

Për t’i shfrytëzuar maksimalisht këto resurse dhe benefite të logjistikës, rol të rëndësishëm në këtë drejtim luan aplikimi i teknologjive të avancuara në logjistikën e transportit ajror.

Gjithashtu në këtë punim hulumtues kemi selektuar vetëm dokumentet që kanë më shumë rëndësi në logjistikën e transportit të mallrave të cilat janë paraqitur në formë origjinale ose të formularëve të zbrazët ose të plotësuar dhe është sqaruar detajisht mënyra e përdorimit të tyre nga ana e departamenteve përkatëse të operimeve dhe departamentit të kargos në aeroport.

Dokumentet e hulumtuara do të paraqiten në një kapitull veçmas të cilat janë në përdorim dhe janë marrë konkretisht në Aeroport të cilat kanë një rëndësi të veçantë për realizimin e shumë proceseve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Limak Kosovo.

Në Kosovë në këto vitet e fundit është bërë mjaft shumë në aspektin e zhvillimit të teknologjive të reja duke përfshirë edhe logjistikën e transportit ajror me ndërtimin e terminalit të ri të aeroportit duke ju falënderuar marrëveshjes së partneritetit publiko-privat në mes shtetit të Kosovës dhe konzorciumit turko-francez Limak-Aeroports de Lyon.

Me ndërtimin e këtij terminali ka ndryshuar tërësisht infrastruktura ajrore me teknologji moderne dhe kapacitetet e aeroportit janë rritur në të gjithë sektorët e operimeve, me këtë është lehtësuar dhe përmirësuar kualiteti i të gjitha shërbimeve si për pasagjerët që udhëtojnë nëpërmes këtij aeroporti por edhe në logjistikën e transportit të mallrave dhe të mirave tjera.

Me gjithë këtë, prapë në ditët e sotme vërehet nevoja për një zhvillim më të hovshëm ekonomik dhe ndërlikim më të fuqishme me vendet fqinjë.

Kjo mund të bëhet me aplikimin e teknologjive dhe metodave e praktikave edhe më të avancuara që mund të na ofrojnë efikasitete edhe përmirësime edhe më të mëdha të shërbimeve në kuptimin e bartjes së mallrave dhe njerëzve.

## 1.1 BAZA LIGJORE E AVIACIONIT CIVIL NË REPUBLIKËN E KOSOVËS

Ligji nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil në Republikën e Kosovës përcakton bazën e funksionimit të Aviacionit civil në Kosovë, përfshirë edhe kërkesat për funksionim të aeroporteve në vend. Në bazë të këtij ligji, AAC-ja është institucioni i vetëm shtetëror përgjegjës për rregullimin e sigurisë dhe shërbimeve të navigacionit ajror në aviacionin civil të Kosovës, dhe në këtë kuadër, bënë edhe aprovimin e rregulloreve ajrore në vend.

Ligji nr.03/L-051 u miratua nga Kuvendi i Republikës së Kosovës me datën 13/03/2008 ku të gjitha aktivitetet e aviacionit civil në hapësirën ajrore të Kosovës duhet të zhvillohen në pajtim me dispozitat e këtij ligji.

Ashtu si është e përshkruar në Ligjin për Aviacionin Civil, Konventa e Çikagos mbi Aviacionin Ndërkombëtar Civil kërkon që të gjitha aeroportet në dispozicion për shfrytëzim publik civil, që janë nën juridiksionin e një shteti, të sigurojnë kushte uniforme për aeroplanët që do ta shfrytëzojnë atë.

Me qëllim të implementimit të ligjit për aviacionin civil, AAC-ja së bashku me Ministrin e Punëve të Brendshme nxjerr akte nën ligjore, të cilat përcaktojnë në mënyrë të hollësishme kushtet që duhet të plotësojnë operatorët për drejtim/operim të fushave ajrore.

Bazuar në ligjin për aviacionin civil dhe me qëllim të rregullimit të sigurisë së aeroporteve në dispozicion për shfrytëzim publik civil dhe të përcaktimit të kushteve për aprovim, operim dhe mirëmbajtje të aeroporteve, AAC-ja ka nxjerr Rregulloren nr. 3/2012 mbi aeroportet e aprovuara. Kjo rregullore përfshin të gjitha kërkesat që duhet të plotësohen nga një fushë ajrore, në mënyrë që të mund të shfrytëzohet për qëllime aeronautike. Kushtet dhe specifikacionet teknike për fushat ajrore janë të përcaktuara në Rregulloren e AAC-së nr. 3/2012 mbi aeroportet e aprovuara.

Për të verifikuar dhe siguruar zbatimin e plotë të legjislacionit të aplikueshëm vendor dhe ndërkombëtar, inspektorët e aeroporteve bëjnë mbikëqyrje të vazhdueshme të sigurisë së aeroporteve përmes auditimeve, inspektimeve dhe monitorimit të aktiviteteve të tyre.

Varësisht nga natyra e operimeve dhe shkalla e shfrytëzimit, aeroportet civile kategorizohen në aeroporte të certifikuara, aeroporte të aprovuara dhe aeroporte të regjistruara. [6]

## 1.2 THEMELIMI I HAPËSIRËS SË PËRBASHKËT EVROPIANE TË AVIACIONIT (HPEA)

Është një marrëveshje shumëpalëshe ndërmjet Misionit të Përkohshëm Administrativë të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Bashkësisë Evropiane, Republikës së Islandës, ish – Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Serbisë, Malit të Zi dhe Rumanisë për themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, e cila është bërë e detyrueshme për Kosovën me 30 Nëntor 2006.

Për më tepër, çdo shtet duhet të sigurojë që aeroportet të janë në përputhje me “Standardet dhe Praktikën e Rekomanduara (SARPs)” të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil – ICAO.

Shfrytëzimi i kufizuar i hapësirës së ulët ajrore, e cila nuk është normalizuar ende plotësisht, ka ndikuar direkt edhe në kufizime shumë të mëdha për zhvillim të aviacionit gjeneral. Tani, me rihapjen e hapësirës së lartë ajrore në prill të vitit 2014 dhe me zhvillimet e reja që pritet të çojnë në normalizimin e plotë të hapësirës së ulët ajrore të Kosovës, pritet që aviacioni gjeneral të mund të fillojë të zhvillohet dhe të rikuperohen hapat e humbur për më shumë se 20 vite në këtë drejtim. [3]

Republika e Kosovës ka sovranitet të plotë, ekskluziv dhe të pa prekshëm në hapësirën ajrore mbi territorin e saj dhe ka autoritet ekskluziv për organizimin dhe rregullimin e aktiviteteve të aviacionit civil në territorin dhe hapësirën ajrore të saj. [3]

### 1.3 AEROPORTI

Nënkupton një zonë të caktuar mbi tokë (duke përfshirë çfarëdo ndërtesash, instalimesh dhe pajisjesh) e cila synon të përdoret plotësisht apo pjesërisht për arritje , nisje dhe lëvizje të mjeteve ajrore.

Në Rregulloren me Nr. 3/2012 mbi Aeroportet e Aprovuara termi “aeroport” përfshin heliportet, fushat ajrore dhe/ose fushat e planerimit. [6]

#### 1.3.1 Aprovimi i Aeroportit

Nënkupton një aprovim për operim të aeroportit, të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës sipas Rregullores Nr. 3/2012 mbi aeroportet e aprovuara. [6]

#### 1.3.2 Objektet dhe pajisjet e Aeroportit

Nënkupton objektet dhe pajisjet brenda apo jashtë kufijve të aeroportit, që janë të ndërtuara apo instaluar dhe që mirëmbahen për arritje, nisje dhe lëvizje të mjeteve ajrore . [6]

#### 1.3.3 IATA (The International Air Transport Association)

Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Ajror (IATA) është një shoqatë tregtare e linjave ajrore të botës. E përbërë nga 290 linja ajrore, kryesisht transportues të mëdhenj, që përfaqësojnë 117 vende, kompanitë ajrore anëtare të IATA-s llogarisin të mbajnë afërsisht 82% të trafikut ajror total në dispozicion.

IATA mbështet aktivitetin e linjave ajrore dhe ndihmon në formulimin e politikave dhe standardeve të industrisë. IATA ka selinë në Montreal, Quebec, Kanada me Zyrat Ekzekutive në Gjenevë, Zvicër. IATA ofron shërbime konsultimi dhe trajnimi në shumë fusha të rëndësishme për aviacionin. Trajnimi mbulon të gjitha aspektet e aviacionit dhe shkon nga kurset fillestare deri në kurset e menaxhimit të lartë. Për konsumatorët, IATA vendos standardin ndërkombëtar për shërbime dhe praktika biznesi midis linjave ajrore anëtare. Si shembull, kodet tre shifrore të aeroportit të përdorura ndërkombëtarisht janë një konventë e IATA-s.

Për më tepër, IATA synon të arrijë mandatin e mëposhtëm:

Për të promovuar transportin ajror të sigurt, të rregullt dhe ekonomik,

Për të nxitur tregtinë ajrore,

Për të studiuar problemet që lidhen me industrinë e linjave ajrore,

Për të siguruar një mjet për të bashkëpunuar midis kompanive të transportit ajror dhe agjencive,

Për të bashkëpunuar me organizata të tjera ndërkombëtare të transportit ajror.

Në thelb, IATA është linja ajrore që punojnë së bashku për të standardizuar dhe përmirësuar shërbimin ndërkombëtar , për shkak të rolit jetësor të luajtur nga IATA në çështjet e transportit ajror, rekomandohet që të siguroheni që transportuesi / përcjellësi juaj të është një agent i IATA-ës. [10]

### 1.3.4 ICAO (The International Civil Aviation Organization)

Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) është agjenci e specializuar e Kombeve të Bashkuara, e themeluar nga Shtetet në vitin 1944 për të menaxhuar administrimin dhe qeverisjen e Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Konventa e Çikagos).

ICAO punon me 193 Shtetet Anëtare të Konventës dhe grupet e industrisë për të arritur konsensus mbi standardet dhe praktikat e rekomanduara të aviacionit civil ndërkombëtar (SARPs) dhe politikat në mbështetje të një sektori të aviacionit civil të sigurt, efikas, ekonomikisht të qëndrueshëm dhe mjedisor.

Këto SARP dhe politikat përdoren nga Shtetet Anëtare të ICAO-s për të siguruar që operacionet dhe rregulloret e aviacionit civil të tyre në përputhje me normat globale, të cilat lejojnë më shumë se 100,000 fluturime ditore në rrjetin global të aviacionit për të operuar në mënyrë të sigurtë dhe të besueshme në çdo rajon të botës. ICAO gjithashtu koordinon ndihmën dhe ndërtimin e kapaciteteve të Shteteve në mbështetje të objektivave të shumta të zhvillimit të aviacionit, prodhon planet globale për të koordinuar progresin strategjik shumëpalësh për sigurinë dhe navigimin ajror, monitoron dhe raporton mbi performancën e sektorit të transportit ajror dhe kontrollon aftësitë e mbikëqyrjes së aviacionit civil të shteteve në fushat e sigurisë dhe sigurimit (safety and security). [9]

## 1.4 RREGULLORET/ÇERTIFIKIMET E OPERIMEVE AJRORE NË REPUBLIKËN E KOSOVËS

Operatorët ajror vendor që dëshirojnë të angazhohen në operimet ajrore në Republikën e Kosovës, duhet të marrin dhe posedojnë Çertifikatën e vlefshme të operatorit ajror (AOC) të lëshuar nga AAC-ja.

Për të marrë certifikatat dhe licencat e nevojshme, operatorët ajror duhet t'i përmbushin kushtet ligjore dhe aksionale të specifikuara nga legjislacioni i Kosovës, i BE-së dhe i ICAO-së. AAC-ja është gjithashtu autoriteti përgjegjës për ndjekjen dhe procedimet administrative nëse nuk përmbushet legjislacioni relevant. Çertifikimi aplikohet për kompanitë komerciale të aviacionit në përputhje me dispozitat e Rregullores nr. 4/2015 (Operimet ajrore).

Ai përfshin funksionet që lidhen me: Lëshimin, zgjatjen e vlefshmërisë dhe ndryshimet e Çertifikatës së operatorit ajror dhe aprovimet special përkatëse (CAT II, CAT III, LVTO, MNPS, ETOPS, RNAV, RNP, mallrat e rrezikshme, trajnimi fillestar i sigurisë i ekuipazhit të kabinës dhe vërtetimi). [6]

## 1.5 LEGJISLACIONI I LOGJISTIKËS NË TRANSPORTIN AJROR KOMERCIAL NË KOSOVË (CAT)

Transporti ajror komercial nënkupton transportin e ngarkesave, udhëtarëve, postës, dhe/apo te mirave materiale nëpërmes zinxhirit logjistik kundrejt një shpërblimi apo mënyre tjetër të kompensimit.

Transporti ajror komercial mund të kryhet nga një operator ajror i cili mbanë Çertifikatë të Operatorit Ajror (AOC) të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës dhe Licencës së Operimit (OL) të lëshuar nga Ministria e Infrastrukturës. Për të marrë një Çertifikatë të operatorit ajror, një operator duhet të plotësojë një proces të plotë siç përshkruhet në Publikimin Teknik (TP-07) në mënyrë që të përmbushë kërkesat e AACK-së si dhe dëshmojë që është kompetent për të siguruar funksionim të sigurt të mjetit ajror. Pas lëshimit të Çertifikatës së operatorit ajror dhe Licencës së operimit, operatorët ajror janë subjekt i mbikëqyrjes së rreptë nga ana e AACK-së, në mënyrë të përcaktimit të përputhjes së plotë me rregulloret e fushës së sistemit të menaxhimit, kontrollit operacional, operimeve të fluturimit dhe shumë fushave të tjera. [6]



## 2 NJOHURI TË PËRGJITHSHME PËR AVIACIONIN CIVIL NË KOSOVË

### 2.1 AEROPORTI NDËRKOMBËTAR I PRISHTINËS "ADEM JASHARI"

Në Republikën e Kosovës ekziston Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" terminali kryesor komercial, në pjesën jugore nga terminali kryesor gjendet edhe terminali ushtarak për akomodimin e aeroplanëve ushtarak në Sllatinë afër Prishtinës, ndërsa në pjesën veriore nga terminali kryesor i pasagjerëve gjindet terminali i kargos dhe dogana e Kosovës e gjithashtu në vazhdim edhe ndërtesa e terminalit të vjetër, i cili deri në këto momente është jashtë përdorimit. Përveç aeroportit të Prishtinës gjithashtu kemi edhe aeroportin ushtarak afër Gjakovës i cili nuk është aktiv, por para pak muajsh është bërë marrëveshja në mes të qeverisë së Republikës së Kosovës dhe Forcës Mbrojtëse të Kosovës që ky Aeroport të konvertohet në Aeroport ushtarak edhe t'i jepet në shfrytëzim Forcave Mbrojtëse të Kosovës.

Ekzistojnë edhe 12 fusha ajrore aerodrome bujqësore të Avio Kosovës dhe një fushë ajrore e Federatës Aeronautike të Kosovës në Dumosh.

Dimensionet e pistës së ngritjes/zbritjes të aeroplanëve në aeroportin e Prishtinës janë 2500m x 45m të orientuara në drejtimin 174° pista 17 dhe 354° pista 35 ku shumica e pajisjeve dhe instrumenteve të navigacionit ajror për aterrim janë të instaluar në kahjen e drejtimin të pistës 17. Lartësia mbidetare e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" është 545 m.

Nga muaji Prill 2019 ka filluar projekti për zgjerimin e pistës kryesore, përmirësimin dhe shtimin e disa pajisjeve të reja që do të mundësojnë lehtësime në aterrimin e aeroplanëve në përgjithësi e posaçërisht në aterrimet dhe ngritjet gjatë ditëve me mot të ligë siç janë mjegullat, dukshmëria e zvogëluar nga të reshurat e dendura të shiut, dëborës dhe kushteve tjera të liga atmosferike.

Ndërtesa e terminalit të ri trekatëshe e udhëtarëve me sipërfaqe rreth 42000 m<sup>2</sup> që mjafton për t'i plotësuar nevojat e udhëtarëve në vendin tonë, ndërkaq platforma e aeroplanëve me sipërfaqe rreth 24700 m<sup>2</sup> që mund t'i pranojë 8 aeroplanë të kategorisë së mesme.

Nga aeroporti i Prishtinës udhëtarët udhëtojnë në destinacione të ndryshme në Evropë dhe USA. Kjo mundësohet nga aviokompanitë e ndryshme ndërkombëtare dhe vendore. [7]



Figura 2.1. Terminali i ri në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari". [7]

Aeroporti i Prishtinës “Adem Jashari”, është njëri prej aeroporteve më të frekuentuara në regjion.

Ky aeroport ofron fluturime në qendrat më të rëndësishme Evropiane por edhe në Amerikë.

Sikurse edhe transportet tjera ashtu edhe transporti ajror përveç transportit të pasagjerëve bënë edhe transportin e mallrave (kargo) të ndryshme për qëllime biznesi. Aeroporti i Prishtinës ofron një shërbim të shpejtë, efektiv dhe profesional të bartjes së ngarkesave.

Aeroporti bënë ekzaminimin e çdo ngarkese përmes sistemit bashkëkohor të kontrollit me rreze – X.

Varësisht prej peshës së ngarkesës edhe tarifatat e pagesës janë të ndryshme. Aeroporti i Prishtinës ofron kushte të përshtatshme për transportimin e mallrave që kërkojnë trajtim të posaçëm, duke poseduar frigoriferë për ruajtjen e mallit. Gjithashtu posedon edhe të gjitha pajisjet për ngarkimin dhe shkarkimin e mallit nga i tërë zinxhiri logjistik si për mallin në eksport ashtu edhe për mallin që importohet nga vendet e tjera të botës në Kosovë. [7]

### 2.1.1 Historiku i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”

Historia e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” filloi në vitin 1965 vetëm për fluturime të brendshme dhe për qëllime ushtarake të regjimit të atëhershëm, për t’u bërë më vonë një nga aeroportet më konkurruese rajonale në ditët e sotme.

ANPAJ është ndërtuar më 1965 dhe nga ajo kohë e deri më 1985 kur edhe është pajisur me teknologji bashkëkohore të asaj kohe sipas standardeve të ICAO-së shërbeu vetëm për fluturime të brendshme në përdorim nga shërbyesit civilo-ushtarak. Vlen të cekët se nga viti 1985, ANPAJ ka arritur të krijoj lidhje të rregullta për shkëmbim të udhëtarëve dhe mallrave me disa aeroporte tjera. [7]

#### Fazat e zhvillimit:

**1965** – Është ndërtuar pista e Aeroportit të Prishtinës ku gjatë asaj kohe, aeroporti ka pasur vetëm trafik të brendshëm. Që nga ajo kohë, Aeroporti i Prishtinës ka arritur të krijoj lidhje të rregullta për shkëmbim të udhëtarëve dhe mallrave.

**1985** - Viti i pajisjes me teknologji bashkëkohore të asaj kohe sipas standardeve të ICAO-s.

**1999**- ANPAJ gjatë luftës së fundit në Kosovë ka pësuar dëmtime të mëdha në aspektin njerëzor, material dhe atij teknik, ndërsa me të përfunduar lufta në Kosovë në Qershor të vitit 1999, ANPAJ filloi të marrë hapa drejt përmirësimit të kushteve dhe shërbimeve për udhëtarët e vendit dhe ata ndërkombëtar.

Nga periudha e pasluftës e deri më 15 Tetor 1999, aeroporti shërbeu vetëm për fluturime humanitare, ndërsa nga Tetori i vitit 1999 filloi me ofrimin e shërbimeve të transportit ajror në disa qytete Evropiane. [7]

**2000** – Gjatë kësaj periudhe, forcat e KFOR-it Rus së bashku me forcat tjera të NATO-s dhe aleatët e saj ishin përgjegjëse për sigurinë e Aeroportit. Aeroporti ka nisur operimet e tij me gjithsej 45 të punësuar.

**2002** –Platforma dhe Terminali i udhëtarëve kanë filluar të rinovohen dhe kanë zgjeruar punën për t'u kompletuar në muajt e ardhshëm (në fund të verës 2002). Shërbimet dhe furnizimi me energji elektrike u përmirësuan dhe ishin ndërtuar ndërtesat e reja së bashku me zinxhirin logjistik për qarkullimin e mallrave.

**2002/2005** – U pranuan dhe përcjellën diku rreth 800.000 deri në 1.000.000 udhëtarë komercial dhe ushtarak në vit. Aeroporti ka rindërtuar objektet dhe ka instaluar pajisjet e reja të cilat ndihmuan në ofrimin e një diapazoni të gjerë të shërbimeve cilësore për udhëtarët dhe vizitorë. Kërkesat e Aeroportit pas periudhës së pasluftës ishin të orientuara drejt rinovimit. Gjatë 3 viteve të fundit, kompania ka riparuar dhe riorganizuar aeroportin në tërësi.

**2006** – Ishte viti kur zhvillimi i hovshëm i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" ishte shpërblyer me çmimin 'Aeroporti më i mirë në kategorinë nën 1 milion udhëtarë'.

**2007** – Në pjesën e parë të këtij viti, numri i udhëtarëve është rritur për 11%.

**2008** – Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" ishte certifikuar nga Autoriteti Islandez i Aviacionit Civil pas përmbushjes së standardeve të sigurisë dhe sigurimit si rezultat i

Investimeve në projekte të ndryshme si rishtesimi i pistës, ndriçimi i pistës, rruga dhe rrethoja perimetrike, dhe disa investime tjera.

**2009** – Aeroporti filloj të punojë 24 orë

**2010** – Aeroporti kaloi nën koncesion si rezultat i Marrëveshjes mes Qeverisë së Kosovës dhe Partneritetit Privat Publik, konsorciumit turko-francez "Limak dhe Airports de Lyon"

**2011** – Konsorciumi turko-francez Limak dhe Airports de Lyon, zyrtarisht mori përgjegjësitë e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. Partneriteti publiko privat është parashikuar që të menaxhojë dhe operojë Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" për 20 vitet e ardhshme, që të modernizoj dhe zgjerojë terminalin në 27 mijë metër katrorë në vlerë mbi 100 milionë euro investime nga Limak dhe Airports de Lyon.

**2013** – Limak Kosova sipas Marrëveshjes së konsorciumit ndërtoi Terminalin tërësisht të ri të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari", duke e dyfishuar atë nga 27.000 metra katror siç ishte rënë dakord në 42.000 metra katror, duke përdorur teknologjinë më të fundit në treg.

**23 Tetor 2013**- Inaugurimi i terminalit të ri.

**2014** – Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" fitoi çmimin 'Dizajni më i mirë i cilësisë së çelikut' të vendosur në terminalin e ri. [7]

**2014** – Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" është raportuar si "Marrëveshja më e mirë e koncesionit në rajon, krahasuar me aeroportet regjionale në një raport nga OJQ "STRAS".

**Mars 2016** - Diplomohet gjenerata e parë e studenteve të Limak-ut, Limak ASI – Instituti i Shërbimeve të Aeroportit , në Prishtinë në mënyrë solemne ka shënuar diplomimin e Gjeneratës së parë të studenteve të këtij instituti.

**Dhjetor 2018** - Aeroporti i Prishtinës "Adem Jashari" shënon rekord, 2 milionë udhëtarë brenda vitit. Kjo shifër është arritur për herë të parë brenda një viti qysh nga fillimi i funksionimit të Aeroportit të Prishtinës.

**Prill 2019** – Fillon projekti për zgjatjen e pistës dhe pjesëve përbërëse të saj në Aeroportin e Prishtinës "Adem Jashari" së bashku me zëvendësimin e disa pajisjeve të vjetra me teknologji më të avancuar në sistemet e navigacionit të cilat do ta ngritin kategorinë e Aeroportit të Prishtinës nga CAT II në CAT III B që do të mundësoj lehtësime në atertime, sidomos gjatë stinës së dimrit, gjatë kohës me mjegull dhe mundësia e atertimeve të aeroplanëve më të mëdhenj. [7]

## 2.2 FUSHAT AJRORE NË REPUBLIKËN E KOSOVËS DHE GJENDJA E TYRE

Fushat ajrore kryesisht përdoren nga mjetet ajrore për aviacionin e përgjithshëm, duke përfshirë shkollat e fluturimit, aviacionin bujqësor, fluturimet akrobatike/sportive, nëse ato plotësojnë kërkesat dhe standardet e nevojshme për këtë veprimtari.

Sipas informatave në dispozicion, tani në Republikën e Kosovës janë identifikuar gjithsej 12 fusha ajrore.

Këto fusha janë ndërtuar për nevojat primare të ish kompanisë shoqërore Agro-Kosova, e formuar si ombrellë e të gjitha kombinateve bujqësore, në fund të viteve të '70 dhe fillimin e viteve '80.

Karakteristikë e përbashkët e këtyre fushave janë dimensionet e pistës, të cilat në shumicën e rasteve kanë një gjatësi prej afërsisht 450 m dhe 18 m gjerësi.

Në vitin 1987, nga autoritetet jugosllave të kohës ishte miratuar plani për t'i zgjatur dhe zgjeruar të gjitha këto fusha ajrore.

Dimensionet e reja to do të ishin deri në 600 metra gjatësi dhe gjerësia do të ishte 21 metra. Në këtë plan ishte paraparë të bëhej përmirësimi i gjendjes infrastrukturore gjithashtu. Fatkeqësisht ky plan nuk ishte realizuar.

Vitet e '90-ta kishin ndikuar që edhe sektori i aeronautikës, e posaçërisht aviacioni i përgjithshëm, të mos zhvillohet pothuajse fare. Fushat ajrore ekzistuese në Kosovë kanë filluar të degradojnë që nga fillimi i viteve të '90-ta.

Edhe aeroplanët bujqësorë që kanë qenë në pronësi të ish kompanisë Agro-Kosova janë marrë me vete në Serbi me tërheqjen e regjimit serb nga Kosova në vitin 1999. [8]



Figura 2.1. Fusha ajrore në Koreticë dhe gjendja e saj.[8]

Pas përfundimit të luftës, prioritet kryesor i prezencës ndërkombëtare në Kosovë, të cilët kanë pasur përgjegjësinë për hapësirën ajrore të Kosovës, ka qenë funksionimi i aviacionit komercial dhe operimi i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. [8]



Figura 2.2. Fusha ajrore në Marinë-Skenderaj dhe gjendja e saj.[8]

Fushat ajrore në Kosovë:

*Fusha ajrore në Koreticë – Drenas*  
*Fusha ajrore në Marinë – Skënderaj*  
*Fusha ajrore në Jashanicë – Klinë*

*Fusha ajrore në Krushevë – Klinë*  
*Fusha ajrore në Rahovec*  
*Fusha ajrore në Malishevë*  
*Fusha ajrore në Prizren*  
*Fusha ajrore në Topliçan – Therandë*  
*Fusha ajrore në Ferizaj*  
*Fusha ajrore në Gjilan*  
*Fusha ajrore në Dubravë – Istog*  
*Fusha ajrore në Dumosh – Besianë.*

Bazuar në vlerësimet e bëra gjatë vizitave dhe hulumtimeve të mbledhura rreth fushave ajrore ekzistuese, mund të konkludohet se në shumicën e fushave ajrore vërehen dëmtime serioze të pistave, disa prej tyre janë të mbuluara me mbeturina dhe inerte, si dhe të uzurpuara nga persona fizikë të pa autorizuar. [8]



*Figura 2.3. Fusha ajrore në Rahovec. [8]*



*Figura 2.4. Pamje nga fusha ajrore në Jashanicë.[8]*

Megjithatë, sipas vlerësimit nga ekspertët e fushës së aviacionit, 5 nga 12 fushat ajrore janë në gjendje më të mirë fizike dhe infrastrukturore.

Këto fusha mund të rifunksionalizohen për destinimin primar të tyre, që është aviacioni i përgjithshëm, me një investim dhe mirëmbajtje minimale, për derisa për të tjerat duhen të bëhen investime të mëdha. Në disa raste pronarët aktualë të fushave ajrore kanë tjetërsuar destinimin e tyre për nevojat e tyre private.

Për kundër kontakteve me autoritetet përkatëse të komunave, Autoriteti i Aviacionit Civil ka arritur që vetëm në tri raste të marrë informata të pjesshme, informata mbi pronësinë aktuale të fushave ajrore.

Të dhënat rreth pronësisë së disa prej këtyre fushave janë të pa ditura. [8]

Këto fusha ajrore konsiderohen si një aset i rëndësishëm i aeronautikës Kosovare dhe disa prej tyre do të duhej të kenë rol të rëndësishëm në zhvillimin e aviacionit të përgjithshëm në Republikën e Kosovës.



Figura 2.5. Pamje nga fusha ajrore në Malishevë. [8]



Figura 2.6. Pamje nga fusha ajrore në Topliçan. [8]

### 2.3 KOMUNIKACIONI AJROR

Lindja e transportit Ajror erdhi si rezultat i përpjekjeve dhe kontributeve madhështore të inxhinierëve amatorë të aviacionit në fillimet e shekullit të kaluar. Këto kontribute dhe arritje të bazuara në realizimin e krijimeve dhe ideve të tyre sublime shërbyen si bazë për të gjitha zhvillimet e mëtejshme dhe progresin e arritur deri në ditët tona.

Fluturimi i parë i suksesshëm si një fluturim i mirëfilltë dhe i qëndrueshëm zgjati vetëm 59 sekonda duke përshkruar një distancë 260 m, ky fluturim u krye nga vëllezërit Wright në Karolinen e Veriut në SHBA me datë 17 Dhjetor 1903.

Kjo datë njihet edhe si data simbol e lindjes së Aviacionit civil që shënoi njëkohësisht momentin e ndryshimit rrënjësor në modelin dhe filozofinë e komunikimit dhe lëvizjes nëpër të gjithë planetin tonë.

Transporti ajror si industri e organizuar filloj së vepruari në vitin 1919 ndonëse fluturimet e organizuara në SHBA kishin filluar edhe më herët në vitin 1914.

Momenti më revolucionar në zhvillimin e Transportit Ajror Ndërkombëtar është Konventa e Çikagos me datë 07 Dhjetor 1944, e cila shënoj një erë të re në marrëdhëniet ndërkombëtare dhe zhvillimin e Aviacionit Civil.

Karakteristikë e kësaj dege të komunikacionit është shpejtësia e transportit në relacione të shkurtra, të mesme dhe të gjata, që e ka bërë të zhvillohet vazhdimisht që nga fillimet e tij në vitet e 1920 të shekullit XX. [4]

### 2.4 NDARJET DHE KLASIFIKIMI I TRANSPORTIT AJROR

Transporti ajror realizohet nëpër rrugë ajrore dhe me anë të rregullave të fluturimit. Transporti ajror kryesisht realizohet në pikat e lëshimit dhe ngritjes së fluturakeve të cilat mund të jenë pllato të përgatitura enkas (për helikopterë) deri te qendrat logjistike të quajtura aeroporte, të cilat kanë terminalet e tyre dhe hapësirat për ngritje dhe aterrim të fluturakeve të quajtura pista.

Përveç këtij destinimi, aeroportet janë qendra logjistike që kanë edhe hapësirat për pranimin dhe

dërgimin e udhëtarëve dhe mallrave që i quajmë edhe terminale, hapësirat për ngarkim/shkarkimin e mallrave, hapësirat për servisimin e aeroplanëve.

Transporti ajror kryesisht ka aplikim për bartje të mallrave dhe udhëtarëve me peshë të kufizuar në distancë të mesme dhe të mëdha.

Në kuadër të transportit ajror kemi këto ndarje kryesore:

- Transporti ajror civil,
- Transporti komercial i mallrave dhe njerëzve,
- Transporti ajror ushtarak,
- Transporti ajror i emergjencave,
- Transporti ajror i veçantë me ballonë, dirizhabël, cepelin, etj.

Pajisjet ose makinat që përdoren në komunikacionin ajror mund t'i ndajmë në:

*Balonë ose aerostatë,*  
*Anijet ajrore ose dirizhabël,*  
*Helikopterët, aeroplanët dhe hidroaeroplanët,*  
*Fluturake kozmike.*

Sipas funksionit, mund t'i ndajmë në fluturake:

*Për transportin e njerëzve,*  
*Për transportin e mallrave,*  
*Për transportin e njerëzve dhe të mallrave. [4]*



Figura 2.7. Mjetet transportuese ajrore. [23]





Figura 2.8. Mjetet transportuese ajrore. [23]

Nga vetitë e paraqitura mund të themi se rezistencat e vogla të lëvizjes, pavarësia e konfiguracionit të terrenit dhe përdorimi i marshutave natyrore lëvizja në ajër janë vetit themelore të këtij lloji të transportit.

Për shkak të rezistencave të vogla të lëvizjes në ajër, sidomos në lartësi të mëdha, kërkohet energji më e vogël për përbalimin e tyre, që rrjedh se shpenzimet e lëvizjes janë më të vogla.

Lëvizja në ajër është lëvizja më e lirë.

Këtu nënkuptojmë shpenzimet e lëvizjes e jo shpenzimet e tëra të transportit. Vetë e mirë tjetër është mundësia e lëvizjeve me shpejtësi të mëdha.

Me përmirësimin e vetive konstruktive të fluturakeve, është mundësuar lëvizja në distanca të mëdha.

Kjo ka bërë që në aspektin e distancave të mëdha, ky lloj transporti të dominon në raport me llojet tjera të transportit. [4]

## 2.5 KARAKTERISTIKAT E TRANSPORTIT AJROR

Transporti ajror karakterizohet me shkallë të lartë të sigurisë dhe frekuentim të lartë, posaçërisht në relacionet që lidhin qendrat e mëdha në të cilat funksionojnë linjat e rregullta ajrore.

Shpejtësitë e mëdha transportin ajror të mallrave e bëjnë konkurrent për transport në distanca të mëdha para së gjithash në transportin ndërkombëtar.

Nga këto veti që i përmendëm, është shkuar në konstruktimin e fluturakeve aeroplanëve me fuqi të madhe bartëse, e njëherit me shpejtësi të mëdha. Për shkak të rreziqeve nga aksidentet, çështjet e sigurisë dhe fluturimit të sigurtë të aeroplanëve është kërkesë kryesore.

Këto kërkesa gjithnjë në rritje kanë bërë që konstruktimi i fluturakeve të jetë i shtrenjtë, që ka rritur shpenzimet e transportit. Gjithashtu, me rritjen e kërkesave për fuqi bartëse dhe në distanca të mëdha, është shtuar edhe shpenzimi i karburanteve, që ka krijuar shtim më të madh të shpenzimeve. Këtu i shtohen edhe kërkesat për mirëmbajtje, servisim, kujdes për udhëtarët dhe mallrat nëpër aeroporte.

Nga kjo që u përmend, por edhe nga kushtet e tjera, transporti ajror konsiderohet më i shtrenjti. Manovrimi është dobësi e transportit ajror, për shkak të vështirësive të udhëheqjes së aeroplanëve në ajër,

vështirësive në ngritje dhe aterrim, lëvizje në pistë dhe në hapësirën e terminaleve të aeroportit për shkak të përmasave të mëdha të aeroplanëve.

Të gjitha këto kërkojnë konstruktivitet të mirë të aeroporteve me hapësira dhe pista për të gjitha llojet e fluturakeve si dhe me mekanizimin e përshtatshëm për bartjen e njerëzve dhe mallrave nga terminali në fluturake dhe anasjelltas.

Veti tjetër e dobët e transportit ajror është se aeroportet ndërtohen jashtë qendrave urbane, në distancë që shkojnë nga 20 km deri 100 km, që e shton kohën e ciklit të udhëtimit me aeroplan, ashtu që në raste të caktuara, lëvizja nga qendra urbane deri në aeroport zgjat po aq sa lëvizja me Aeroplan në ajër. [4]

## 2.6 NDIKIMI I TRANSPORTIT AJROR NË ZHVILLIMIN EKONOMIK

Transporti ajror është një nga sektorët më të shpejtë në rritje në ekonominë botërore katër dekadat e fundit dhe luan një rol jetësor në zhvillimin ekonomik të një vendi.

Logjistika e ngarkesave ajrore nënkupton përdorimin e aeroplanëve dhe shërbimeve të magazinimit për transportin e mallrave shpejt nga pika e origjinës në pikën e konsumit për të kënaqur kërkesat e konsumatorëve.

Transporti ajror përdoret kryesisht për transportimin e mallrave që janë shumë të vlefshme, me kohë të ndjeshme dhe që prishen shpejt. Globalisht, më shumë se një e treta e sasisë së mallrave të tregtuara ndërkombëtarisht transportohet me anë të rrugëve ajrore dhe për këtë arsye industria e ngarkesave ajrore konsiderohet si një barometër i shëndetit ekonomik global.

Është më e shpejta mënyrë e transportit dhe ofron përfitime të trajtimit të sigurt, shpejtësisë gjeografike dhe fleksibilitet kohor. Por është relativisht e shtrenjtë, një kilogram kushton mesatarisht gjashtë herë më shumë se kostot e transportit të oqeanit. Kjo kosto e lartë kompensohet nga zvogëlimi i inventarit dhe shpenzimeve të magazinimit. Transporti në komunikacionin ajror ka një ndikim të madh në nivelin e zhvillimit ekonomik dhe shoqëror të një vendi ku niveli i organizimit është treguesi më i mirë i zhvillimit. Transporti i mirë në komunikacionin ajror dhe niveli i zhvillimit të tij karakterizohet me ndikim në disa faktorë përkufizues të zhvillimit të shoqërisë dhe shtetit. Funkcioni i tij dallues është bartja e mallrave dhe pasagjereve nga një vend në një vend tjetër, është vazhdim i sferës së prodhimit në atë qarkullim është lidhja e prodhimit me përdoruesin e tij. Në përgjithësi pa pjesëmarrjen e transportit e posaçërisht transportit ajror nuk mund të sigurohet shpërndarja e prodhimit për nevojat e njeriut dhe të ekonomisë. Transporti ajror siguron lidhjet e domosdoshme mes njerëzve, zonave, krahinave e vendeve të ndryshme dhe bënë të mundur veprimtarinë e njeriut në jetën shoqërore dhe atë ekonomike.

Shkalla e zhvillimit të transportit ajror është diktuar nga stadi i zhvillimit të jetës shoqërore e të ekonomisë i ka paraprirë këtij zhvillimi. [5]

## 2.7 ORGANIZIMI I TRANSPORTIT AJROR

Funksionimi i mirë i sistemit organizativ të transportit ajror ka një rolë të rëndësishëm në kryerjen e shërbimeve vitale në aspektin e bartjes së mallrave, bartjes së njerëzve në mënyrën më të mirë të mundshme, kjo nënkupton jo vetëm për sistemin transportues por për tërë zinxhirin logjistik dhe nën sistemet e tij dhe pjesët e tyre.

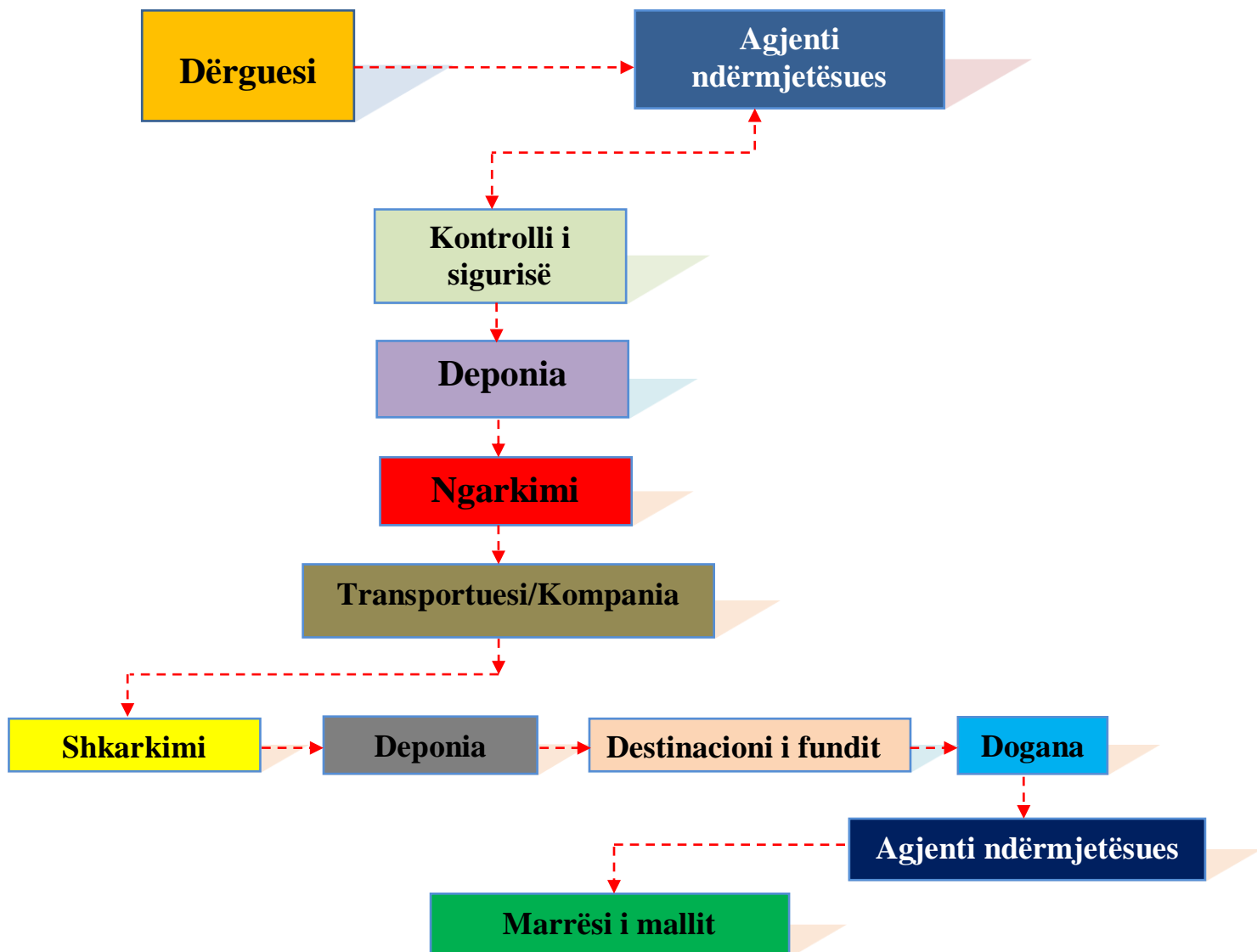
Me këtë nënkuptojmë përdorimin efikas të gjitha resurseve dhe shërbimeve në kryerjen efikase të detyrave pa humbje të mëdha kohore dhe me shpenzime sa më të vogla. [4]

Për të arritur këtë qëllim duhet organizuar mirë funksionimin, menaxhimin, kontrollin dhe mirëmbajtjen e rregullt të gjitha këtyre nënsistemeve. Komunikacioni i organizuar mirë ka këto karakteristika: shpejtësinë, efikasitetin, saktësinë, sigurinë, komoditetin, prezencën e mjaftueshme dhe ekonomikitetin.

Implementimi i mjeteve transportuese me karakteristika të mira eksploatuese mundëson një transport më të shpejt dhe më efikas.

Faktori i efikasitetit më së miri tregohet me planifikimin e mirë të tërë zinxhirit logjistik siç janë: marshutat e lëvizjes së mjeteve transportuese, shkurtimin e kohës së manipulimit, ngarkimit/shkarkimit, dhe shërbimeve të tjera ndërlidhëse. [5]

Tabela 2.1. Procesi i logjistikës gjatë dërgimit të mallrave (kargos).



Nga tabela e mësipërme është e qartë se palët vijuese janë të përfshira në zinxhirin ajror të furnizimit të mallrave dhe të gjitha janë thelbësore për efikasitetin e procesit të ngarkesave ajrore.

Ndarja organizative e transportit ajror sa i përket kritereve të ndryshme të transportit janë:

*Distanca e transportit,*

*Lloji i entitetit që transportohet (mallra, udhëtarë apo të dyja bashkë, dërgesat postare, të mirat materiale etj.),*

*Karakteri teknologjik dhe organizativ i transportit,*

*Rëndësia e linjës.*

Sipas distancës së transportit ajror kemi:

*Zona e fluturimit të gjatë,*

*Zona e fluturimit në gjatësi mesatare,*

*Zona e fluturimit të shkurtë.*

Duke u bazuar në fushën dhe hapësirën e transportit ndahen në:

*Transporti ajror nacional,*

*Transporti ajror internacional.*

Sipas rëndësisë së linjës ndarjet mund të jenë:

*Linja kryesore,*

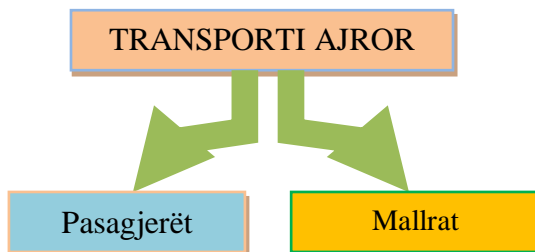
*Linja bashkëngjitëse,*

*Linja lokale .*

Procesi i logjistikës së ngarkesave ajrore është një përpjekje e caktuar kohore që kërkon

koordinim të palëve të shumta siç janë, transportuesit e mallit, ndërmjetësuesit e transportit të mallrave, transportuesit ajror, doganat, agjentët e magazinimit, përpunuesit me mjetet operative në operimet tokësore dhe marrësit e mallit. [4]

Tabela 2.2. Shtyllat kryesore të transportit ajror.



Transporti ajror i mallrave ajrore nuk është vetëm një sistem transportimi i ngarkesave duke përdorur transportuesin ajror, por gjithashtu duhet të merret me çështjen para dhe pas transportimit, dhe shumë punë duhet të bëhen. [5]

Procesi bazik i eksporteve duhet të kalojë nëpër disa hapa dhe struktura si:

Dërguesi i dërgon kërkesën agjentit ndërmjetësues dhe ndërmjetësuesi i rregullon transportin për transportuesin, agjenti ndërmjetësues e regjistron mallin dhe rezervon hapësirën e mjaftueshme për atë mall, kur lejohet eksportimi, ndërmjetësi doganorë bënë kontrollën doganore dhe në rast të aprovimit, të dyja hapësirat e ngarkesës dhe rezervimet gjithashtu edhe zhdoganimi kryhet nga këta agjentë ndërmjetësues, transportuesi pastaj e transporton mallin në aeroport dhe pret për procedurat e ngarkimit.

Në rastin e importimit të mallrave kemi procesin:

Linjat ajrore e sjellin ngarkesën e mallit në vendin e destinacionit dhe bëjnë shkarkimin e mallit, ndërmjetësuesi doganor bënë deklaratën doganore për mallin e importuar, malli i importuar dërgohet në terminalin e kargos derisa marrësit të mallit i lejohet tërheqja e mallit.

Një sistem i mirë transporti në aktivitetet e logjistikës mund të sigurojë efikasitet më të mirë të logjistikës, dhe për të promovuar cilësinë e shërbimit sepse rreth një e treta deri në dy të tretat e shpenzimeve të logjistikës shpenzohen për transport. [5]

Transporti ajror është veçanërisht i rëndësishëm kur keni nevojë për një dërgim të shpejtë të produkteve, kafshëve ose bimëve me jetëgjatësi të shkurtër, dokumenteve urgjente, pjesëve të këmbimit, ilaçeve ose artikujve delikat.

Këto dërgesa janë të papërshtatshme për transport të gjatë me tren, makinë apo anije. Transporti ajror është zgjidhja optimale, dhe mund të miratohet për disa minuta.

Magazina e mallit është pjesë shumë e rëndësishme e zinxhirit të logjistikës që përdoret për të marrë mallrat nga vendi i origjinës ose për ta dorëzuar mallin për import, aty kërkohet një organizim dhe cilësi e duhur ku të gjitha shërbimet duhet të kryhen në kohë të caktuar.

Ajo luan një rol vendimtar në funksionimin normal të funksionimit të logjistikës në përgjithësi, në fund të fundit kjo mbështet tërë zinxhirin e furnizimit.

Kërkohet të bëhet ruajtja sistematike e mallrave me qëllim që ato të ruajnë cilësinë dhe kualitetin e tyre ashtu siç kërkohet varësisht nga lloji i mallit.

Funksioni i rëndësishëm i deponimit përfshin trajtimin e mallit, grumbullimin e stokut, dokumentimin, identifikimin e produkteve, konsolidimin, inspektimin doganor, verifikimin etj.

Transporti me aeroplan realizohet në ato raste kur nuk mund të përdoren mjetet transportuese paraprake.

Varësisht nga lloji dhe sasia e mallit transporti mund të bëhet:

- Me linja të rregullta
- Me linja të veçanta.

Dërgesat e vogla zakonisht barten me linja të rregullta, ndërsa ato të rënda ose të posaçme barten me linja të veçanta.

Kushtet e bartjes së mallit rregullohen me kontratë në të cilën parashihen të gjitha rregullat e avio – transportit.

Transporti ndërkombëtar i ngarkesave ajrore nuk është vetëm një sistem i transportit të ngarkesave duke përdorur transportues ajror, por gjithashtu duhet të trajtojë çështjen para dhe pas transportit, deri në pikën e fundit.

Struktura e sistemit transportues ajror mund të ndryshohet në varësi nga qëllimi i analizës dhe udhëheqja.

Në kuadër të një niveli të udhëheqjes mund të formohet struktura e sistemit, si kriter mund të merret objekti i transportit, udhëtarët respektivisht malli.

Nga përshkrimi i teknologjisë së transportit mund të definojnë edhe elementet bazë të cilat e përbëjnë çdo sistem të transportit.

Në ditët e sotme roli i aeroporteve ndërkombëtare si nyje të mëdha brenda zinxhirit të transportit midis vendeve të prodhimit dhe tregjeve ndërkombëtare bëhet gjithnjë e më e rëndësishme.

Zinxhiri i transportit të ngarkesave ajrore karakterizohet nga një organizim pune i ndarë por bashkëpunues, i drejtuar nga majat e ngarkesave me kalimin e kohës.

Megjithatë, kompanitë e përfshira, ende planifikojnë dhe optimizojnë proceset e tyre individuale në mënyrë të pavarur.

Mungesa e koordinimit dhe komunikimit ndërmjet njëri-tjetrit, individualiteti i proceseve të tyre dhe mungesa e informacionit janë disa nga arsyet pse lokacionet logjistike të ngarkesave ajrore vazhdimisht në rritje po bëhen gjithnjë e më komplekse dhe jo efikase.

Brenda 20 viteve të fundit kohëzgjatja mesatare e ngarkesave ajrore nuk ka ndryshuar ndjeshëm.

Në kuadër të projektit të përbashkët kërkimor "Qendra e Transportit të Integruar Ajror" (IACH), janë duke i zhvilluar metoda të reja dhe procedura të përbashkëta për të konsoliduar lidhjet midis të gjithë pjesëmarrësve të zinxhirit të transportit ajror të ngarkesave dhe veprimeve të tyre, respektivisht proceseve.

[5]

### 3 TEKNOLOGJIA E LOGJISTIKËS SË TRANSPORTIT AJROR NDËRKOMBËTAR

#### 3.1 KAPACITETI I AEROPLANËVE PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE ULD (Unit Load Device)

Një transportues ajror i dedikuar për kargo është një aeroplan i cili është projektuar që nga fillimi si transportues vetëm për mall, pa kufizime të shkaktuara nga kërkesat e udhëtarëve ose rregullave ushtarake.

Në vitet e 60-ta ishte projektuar aeroplani më i madh cargo i Lockheed C-5 Galaxy i asaj kohe për të vazhduar nga sovjetikët me vonë në vitet e '70 ta dhe vitet e '80 ta është projektuar aeroplani Antonov An-225 i cili njihet si aeroplani cargo më i madh në historinë e aviacionit në bartjen e ngarkesave ajrore me një kapacitet mbi 250 ton.

Këto dizajne ofrojnë aftësinë për të kryer ngarkesat më të rënda, madje edhe tankët kryesore të betejës, në vargjet globale.

Më vonë kompania ajrore Boeing kishte projektuar Boeing 747 që ishte projektuar fillimisht për të njëjtën specifikim vetëm për bartjen e mallrave si C-5, por më vonë këta u modifikuan si një dizajn që mund të ofrohen shërbime si në versionet e pasagjerëve ashtu edhe të gjitha mallrave.

Pothuajse të gjithë avionët komercialë të ngarkesave (mallrave) aktualisht mund lehtë të bëjnë transformime për t'u shndërruar në aeroplanë të pasagjerëve. [5]

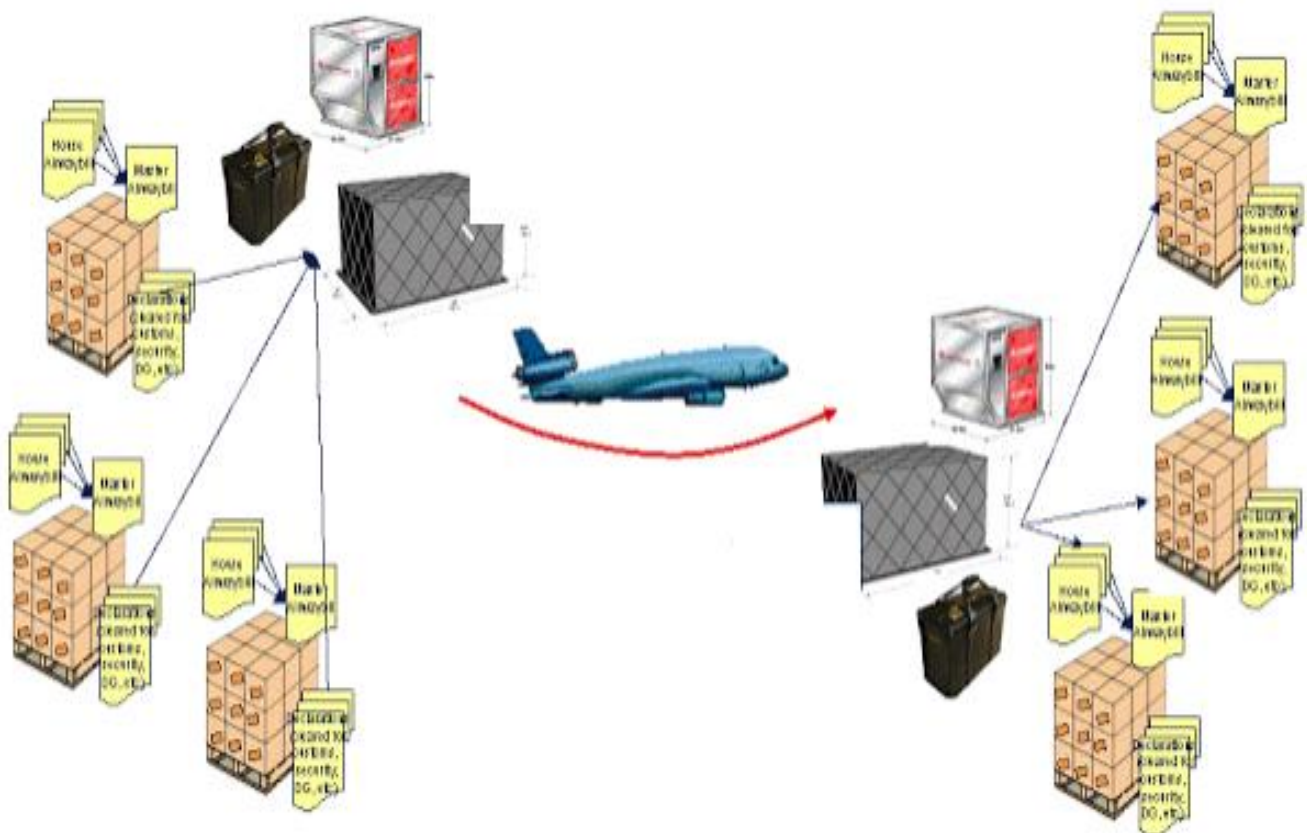


Figura 3.1. Transporti i mallrave me njësi të ndryshme nëpërmes ajrit. [12]

Megjithatë, janë tri metoda në zhvillimin, transformimin e aeroplanëve të ngarkesave:

Aeroplanët që janë të projektuar për bartjen e pasagjerëve, të cilët lehtë mund të transformohen në aeroplan cargo, Aeroplanët që janë projektuar vetëm për bartjen e mallrave, ngarkesave të ndryshme dhe aeroplanët e përbashkët civil-ushtarak të ngarkesave.

Shumica e konvertimeve (shndërrimeve) nga aeroplani i pasagjerëve në aeroplan për bartjen e mallrave kryhen në avionët më të vjetër që nuk janë më të përshtatshëm për përdorim në bartjen e udhëtarëve, shpesh kjo ndodhë për shkak të ndryshimit të kërkesave të sigurisë (ndryshimi i rregulloreve) ose zhurmës, ose kur lloji i aeroplanit konsiderohet të jetë bërë jo konkurrues në shërbimin ajror të pasagjerëve, por ka gjithashtu një treg për ndërtimin e ri të aeroplanëve të projektuar vetëm për bartjen e mallrave.

Aeroplanët për bartjen e mallrave zakonisht kanë të forcuara dyshemetë e kabinës dhe kanë të projektuar një derë të gjerë të lartë e përshtatshme për ngarkimin/shkarkimin e të gjitha njësive ngarkuese siç janë kontejnerët, paletat dhe pajisje të ndryshme të mëdha të mallrave, në vargun e portit vërehet mungesa e dritareve të kabinës së pasagjerëve që janë të mbyllura pasi që nuk ka nevojë për to në këtë rast.

Aktiviteti i përcjelljes së mallrave mund të përshkruhet si një grup i funksioneve specifike, detyrave, operacioneve, aftësive dhe rregulloreve që mundësojnë transportim efikas, shpërndarjen dhe kalimin transit të mallrave materialeve me çdo mjet transporti dhe çdo rrugë transporti në transport konvencional, të kombinuar dhe multi-modal. Transportuesit e mallrave janë quajtur agjentë të udhëtimit dhe të mallrave.

Element kyç i logjistikës së mallrave është transporti. Aktiviteti i transportit i referohet menaxhimit të lëvizjes së produkteve dhe përfshin aktivitete të tilla si zgjedhja e metodës së dërgesës (nga ajri, nëpërmes komunikacionit hekurudhorë, komunikacionit detar, tubacionit, ose komunikacionit rrugor, apo një kombinim i këtyre), duke zgjedhur rrugën specifike të njohur gjithashtu si rutinë, në përputhje me rregulloret e ndryshme të transportit vendor, provincial dhe kombëtar dhe duke qenë të vetëdijshëm për të dyja kërkesat vendore dhe ndërkombëtare.

Një sistem i mirë i transportit në aktivitetet e logjistikës mund të siguroj efikasitet më të mirë të logjistikës.

Kjo është mënyra më e shpejtë e transportit për mallra në distanca të gjata dhe për udhëtarët në përgjithësi e posaçërisht për mallrat me vlerë të lartë. Sa i përket tregtisë botërore ende mbizotërohet nga transporti detar sepse transporti ajror është më i shtrenjtë dhe është gjithashtu i papërshtatshme për të transportuar mallra shumë të rënda.

Megjithatë, transporti i mallrave të lehta me vlerë të lartë dhe mallrat që prishen shpejt është në rritje gjithnjë e më shumë të cilat po kryhen nga transporti ajror. Transporti ajror kryesisht përdoret për transport ndërkombëtar dhe në raste urgjente sesa në kohë normale.

Transporti ajror është dhuratë e shekullit të njëzetë në botë dhe është metoda më moderne, më e shpejtë dhe e fundit e transportit.

Me një rritje të globalizuar ekonomike, vendet dhe kompanitë janë duke eksportuar dhe importuar të gjitha llojet e mallrave nga kudo në botë, ku rëndësia e transportit ajror po rritet dhe po luan një rol shumë të rëndësishëm në rritjen ekonomike të vendeve.

Aeroplanët ngarkues, megjithatë kanë disa modifikime teknike për rast fatkeqësie në aeroplanin e udhëtarëve dhe të kombinuar (kombi). [16]





Figura 3.2. Aeroplanët transportues të mallrave dhe të kombinuar udhëtarë/mallra. [12]

Përcjellja e mallrave është një element thelbësor në logjistikë dhe atë e lehtëson trafiku nga një pikë në tjetrën.

Qarkullimit ajror si lloj llojshmëri tekniko - teknologjike, organizative dhe ekonomike e sistemit dinamik përbërës, i ka specifikat dhe karakteristikat tekniko – teknologjike të veçanta.

Ky lloj qarkullimi kushtëzon dhe jep përgjigje specifike në kërkesat e veçanta dhe në raport me shpejtësinë dhe kryerjen efikase të procesit të transportit të këtyre kërkesave në raport me zbritjen e shpenzimeve hyrëse.

Gati secili aeroplan ngarkues duke vendosur ulëset në kabinë mundet që shumë lehtë të shfrytëzohet si aeroplan i udhëtarëve dhe e kundërta (convertible, quick change).

Megjithatë aeroplanët ngarkues, kanë disa modifikime teknike të cilat nuk i hasim tek aeroplanët e udhëtareve.

Ky lloj i teknologjisë së transportit, karakterizohet me aparate teknike interpolacione (interpozicion) nëpërmjet pajisjeve transportuese dhe ngarkesave, ku flitet për mbledhjen apo koncentrimin e ngarkesave (paletave, kontejnerëve).

Paletizimi apo kontejnerizimi i ngarkesës e cila transportohet i përshtatet transportit ajror me të gjitha karakteristikat tekniko – teknologjike të pajisjeve transportuese në qarkullimin ajror.

Ky mundëson që qarkullimin e paletave dhe kontejnerëve të cilët shfrytëzohen në transportin ajror të përshtaten dhe realizohen brenda sistemit të brendshëm të qarkullimit ajror.

Specifikë tjetër e transportit integral në qarkullimin ajror është se e tërë ngarkesa në rrjetet e transportit ajror transportohet në paleta ose në kontejner, kështu që niveli i paletizimit dhe kontejnerizimit në krahasim me degët tjera të transportit është i plotë (i lartë).

Arsyeja para se gjithash duhet kërkuar në llojin e ngarkesave të cilat duhet transportuar me aeroplan.

Analiza dhe specifikat karakteristike të transportit integral në qarkullimin ajror gjithsesi duhet përfshirë:

Pajisjet e transportit integral (paletat dhe kontejnerë),

Pajisjet për shërbim me paleta dhe kontejner (high loader, pirunar,etj),

Pajisjet ajrore për transportin e ngarkesave.

Sot në qarkullimin ajror ngarkesat barten me:

- a) Aeroplan, fluturake me krah fikse.
- b) Helikopter, fluturake me krah rotacioni
- c) Anije ajrore balona drejtuese.

Në vazhdim do të paraqesim listën e aeroplanëve transportues të mallrave dhe të kombinuar me aftësitë bartëse të tyre sipas tipit të aeroplanit: [15]

### Tabela me llojet e aeroplanëve dhe kapaciteti maksimal i bartjes

Tabela 3.1. Lista e Aeroplanëve transportues dhe kapaciteti i tyre bartës.

<i>Tipi/lloji i Aeroplanit</i>	<i>Kapaciteti i bartjes MTOW[kg]</i>	<i>Tipi/lloji i Aeroplanit</i>	<i>Kapaciteti i bartjes MTOW[kg]</i>
Antonov An-225	640,000	Boeing 787-8	228,000
Scaled Composites Model 351 Stratolaunch	589,670	Airbus A330-300	212,000
Airbus A380-800F	589,670	Lockheed L-1011-200	211,400
Airbus A380-800	544,310	Ilyushin IL-86	208,000
Boeing 747-8F	447,700	Boeing 767-400ER	204,000
Boeing 747-8	443,613	Airbus A300-600R	192,000
Boeing 747-400ER	412,770	Boeing 767-300ER	187,000
Antonov An-124-100M	405,060	Concorde	185,000
Boeing 747-400	396,900	Airbus A300-600	163,000
Lockheed C-5 Galaxy	381,000	Boeing 767-300	159,000
Boeing 747-200	377,840	Airbus A310-300	157,000
Boeing 747-300	377,840	Vickers VC10	152,000
Airbus A340-500	371,950	Boeing 707-320B	151,000
Airbus A340-600	367,400	Boeing 707-320C	151,000
Boeing 777-300ER	351,500	Douglas DC-8-61	147,000
Boeing 777F	347,800	Airbus A310-200	142,000
Boeing 777-200LR	347,450	Airbus A400M	141,000
Boeing 747-100	340,200	Douglas DC-8-32	140,000
Airbus A350-1000	308,000	Douglas DC-8-51	125,000
Boeing 777-300	299,370	Boeing 757-300	124,000
Boeing 777-200ER	297,550	Boeing 707-120B	117,000
Airbus A340-300	276,700	Boeing 757-200	116,000
McDonnell Douglas MD-11	273,300	Boeing 720B	106,000
Airbus A350-900	270,000	Boeing 720	104,000
Ilyushin Il-96M	270,000	Tupolev Tu-154M	104,000
Airbus A350-800	259,000	Tupolev Tu-204SM	104,000
Boeing 787-9	254,000	Convair 880	87,500
Boeing 787-10	254,000	Boeing 737-900	85,000
Airbus A340-200	253,500	Boeing 737-900ER	85,000
Ilyushin IL-96-300	250,000	Boeing 727-200 Advanced	84,000
Lockheed L-1011-500	231,300	Airbus A321-100	83,000
Airbus A330-200	230,000	Boeing 737-800	79,000

Aeroplanët ngarkues mund të klasifikohen sipas kriterëve të ndryshme.

Për nga ana e kriterit të numrit të motorëve dhe llojin propulsive kemi:

1. Katër motorësh - me gaz të komprimuar (BOEING – 747 – 200 C, B747- 200 F, BOEING 777-320C, ILYUSHIN IL- 62 – 200, ILYUSHIN IL – 76 T, ILYUSHIN IL - 86, MCDONNELL DOUGLAS DC – 10).
2. Katër motorësh – turbo rrymim (LOCKHEED L 100 – HERCULES 130, ANTONOV - 12).
3. Turbo motorët – gaz të komprimuar (BOEING – 727 – 120 C apo 120 QC, MCDONELL, DOUGI DC -10-30 CF, LOCKHEED L - 1011).
4. Dy motorësh – gaz të komprimuar (A310 - AIRBUS dhe të gjithë aeroplanët e lirë DC - 9, B AC-1-1).
5. Dy motorësh turbo rrymim (ANTONOV – AN24, ANTONOV AN-26).

Me qëllim të manipulimit më të lehtë me ngarkesën, aeroplanët ngarkues kanë dyert më të mëdha, e shpesh edhe dyer shtesë për ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesës me qëllim të shtimit të kapaciteteve bartëse, krahët janë modifikuar dhe janë zgjedhur profilet e përshtatshme aerodinamike.

Me këtë rast humbet në shpejtësi që në qarkullimin e ngarkesës paraqet humbjen mos perfillëse për arsye të ngritjes së interesit bartës.

Në vitet e fundit në Gjermani është konstruktuar fluturakja "Cargolifter CL160" (e cila ne tërësi ngjanë në Cepelin) dhe e cila shërben për transportin e kontejnerëve por edhe automjeteve rrugore, gjysmë rimorkiove ose rimorkiove.

Fluturakja Cargolifter, është e gjatë 242m, kapaciteti bartës 450t, dhe realizon shpejtësinë 140 km/h.

Është e sigurt se kjo teknologji ka perspektivë, por në çfarë shkalle mbetet të shihet pas largimit të lëndëve djegëse nga përdorimi. [4]



Figura 93.2. Cargolifter CL160 i ngjashëm me Cepelin.[23]

### 3.1.1 Kuverta kryesore e aeroplanit për ngarkesat e ULD

Janë projektuar disa lloje të kuvertave për aeroplanë ku përcaktimi i standardeve të projektimit të kuvertave është bazuar në mundësinë e hyrjes (qasjes) së anëtareve të ekuipazhit në pjesët e kuvertës brenda aeroplanit:

- çdo kuvertë që ekuipazhi ka qasje në atë qoftë ai edhe aeroplan për bartjen e udhëtare me kuvertën e poshtme duhet të jetë i pajisur me sistemin e shtypjes kundër zjarrit,
- çdo kuvertë që ekuipazhi nuk ka qasje në të duhet të ketë të ndërtuar sistemin e detektimit të zjarrit dhe sistemin vetanak të integruar kundër zjarrit.

Në përputhje me standardet e çertifikimit (p.sh. FAA pjesa e 25 -të dhe EASA CS-25) janë definuar këto kuverta (kompartmente) sipas klasifikimit i kemi këto ndarje:

- Klasa A dhe Klasa B janë kuvertat (kompartimentet) në të cilat anëtarët e ekuipazhit kanë qasje,
- Klasa C dhe Klasa D janë ato kuvertat (kompartimentet) në të cilat anëtarët e ekuipazhit nuk kanë qasje
- Klasa E janë vetëm kuvertat (kompartimentet) të cilat përdoren vetëm për transportimin e kargos,
- Klasa F janë kuvertat (kompartimentet) kryesore të cilat janë të pajisura me një sistem vetë kontrollues kundër zjarrit pa pasur nevojë për anëtarët e ekuipazhit të intervenojnë. [19]

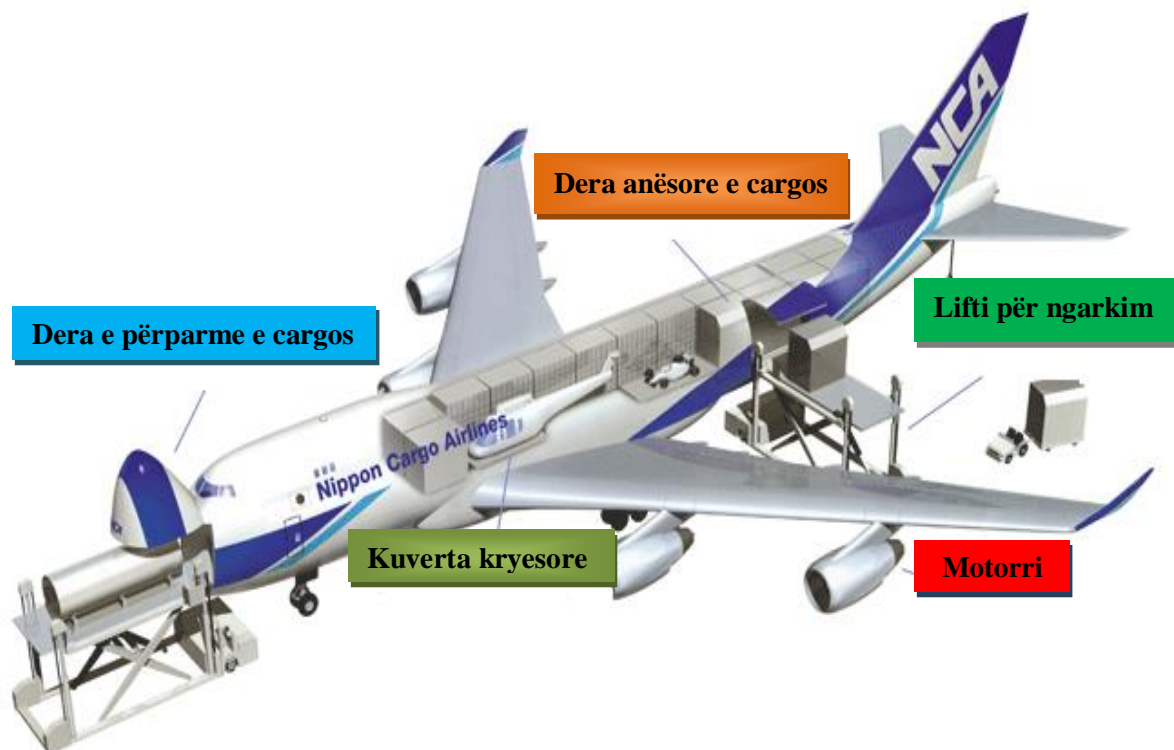


Figura 3.3. Paraqitja e elementeve kryesore të aeroplanët për bartje të mallrave.[24]

Për çertifikimin e kuvertave (kompartimenteve) duhet të ketë përputhshmëri me standardet e performancave të ndryshme, nuk kërkohen prova të plota të testit të performancës.

- Kuvertat (kompartimentet) e kargos me sistemin e shuarjes së zjarrit duhet të jenë të dizajnuara kundër probabilitetit të zjarrit  $1E-7$  për orë fluturimi.

- Standardet e projektimit bazohen në zjarre që mund të ndodhin.

- Kryesisht ngarkesa të klasës A të zjarrit: materiale të djegshme si dru, leckë, letër, gomë dhe plastikë.

- Për kuvertat e ngarkesave që nuk kanë qasje (Klasa C, D, E) parimi i projektimit është të shtyp / përmbaj zjarrin për tërë pjesën tjetër të fluturimit, për të mos u përhapur.

Standardet e dy kuvertave (kompartimenteve) kryesore të përdorura për aeroplanët e mëdhenj për bartjen e kargos (edhe për bagazhin e pasagjerëve) janë të ashtuquajturat "Klasa C" dhe "Klasa E". [19]



Figura 3.4. Disa lloje të kuvertave (kompartimenteve) të A/C. [13]

Pra në përgjithësi ekzistojnë dy mundësi që mallrat të dërgohen përmes transportit ajror: transporti me aeroplan të pasagjerëve (ngarkesë barku / kuvertë e poshtme) ose vetëm përmes aeroplanëve të ngarkesave (transportues / kuvertë kryesor).

Ngarkesë barku / kuvertë e poshtme me këtë mundësi transporti, mallrat transportohen në kuvertën e poshtme të një avioni të pasagjerëve. Shumë linja ajrore kombinojnë transportin e mallrave me trafikun e pasagjerëve për të arritur një shkallë më të mirë të hapësirës në dispozicion në një fluturim.

Kur bartja bëhet përmes transportit të barkut natyra e mallrave dhe pesha dhe matjet e dërgesës janë parametra të rëndësishëm që duhen kontrolluar.

Parakushtet teknike të kufizimit të aeroplanit për të dy - për shembull, lartësia e kuvertës më e ulët e një aeroplani të pasagjerëve kufizon lartësinë maksimale të pjesëve të ngarkesave. Si rregull i përgjithshëm, lartësia maksimale e një cope ngarkese të dërguar në një aeroplan pasagjerësh është e kufizuar në 160cm. Kufizimet vlejnë gjithashtu për gjerësinë dhe gjatësinë. Këto ndryshojnë sipas llojit të aeroplanëve. Standardet e sigurisë dhe kontrollet e sigurisë në aeroplanin e pasagjerëve janë më të larta se sa për aeroplanin e ngarkesave. Kjo përfshin kufizime se cilat lloje të substancave lejohen në aeroplan. Nëse, për shembull, një dërgesë përfshin substanca të klasifikuara si mallra të rrezikshme, kjo duhet të

merret parasysh kur planifikoni një dërgesë ajrore. [19]

Standardet e sigurisë përcaktohen nga IATA - Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Ajror.

E rëndësishme është që këto standarde të sigurisë të zbatohen, edhe nëse ekziston vetëm një sasi e mbetur e një substance të klasifikuar si mallra të rrezikshme të përfshira në ngarkesë. Shembuj të zakonshëm janë mbetjet e naftës brenda makinerive dhe mallrat të cilat janë të pajisura me bateri ose aparate zjarri. [20]

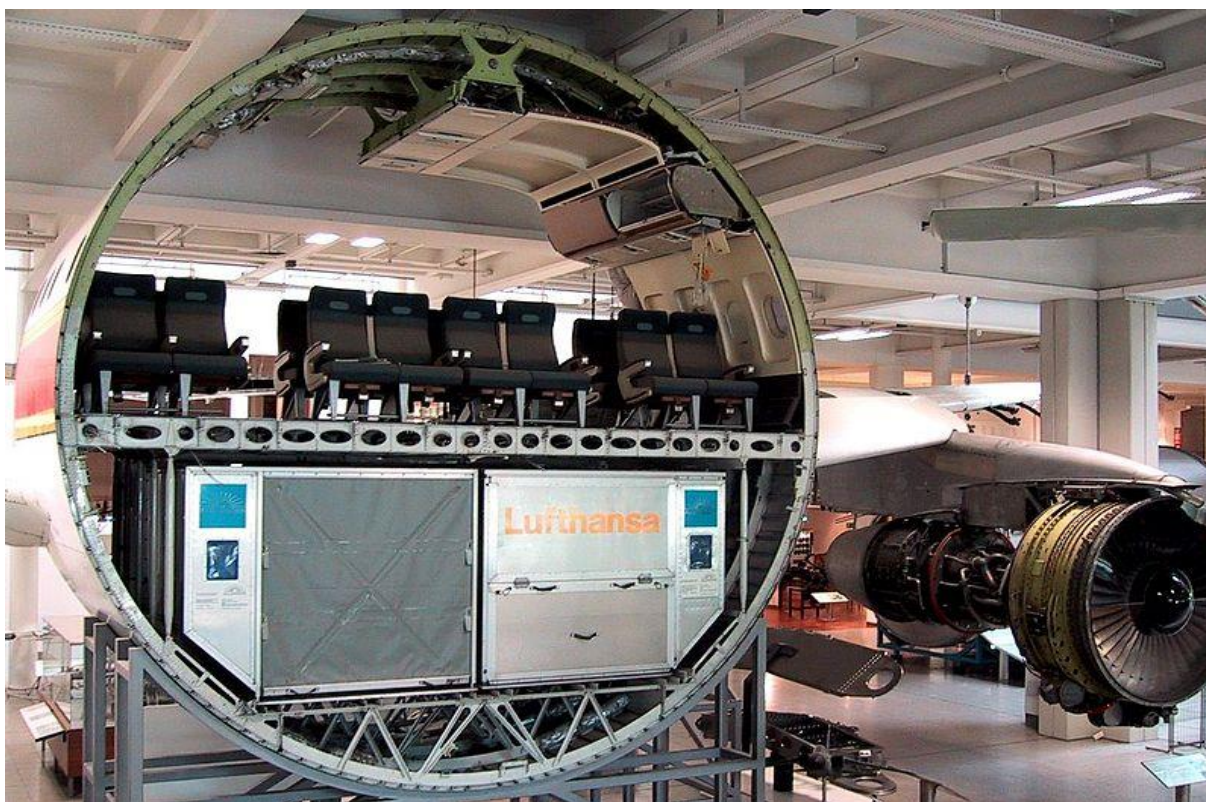


Figura 3.5. Konstruksioni i aeroplanit të pasagjerëve me kuvertën e poshtme për bartjen e ngarkesave. [24]

Mundësia e dytë për transportimin e dërgesave të ngarkesave ajrore është përmes aeroplanit transportues i cili është i projektuar të bëjë vetëm transportimin e ngarkesave dhe jo të pasagjerëve. Llojet e zakonshëm të këtyre aeroplanëve janë për shembull transportuesit nga kompania Boeing ose McDonell Douglas (MD-11).

Lartësia dhe pesha e ngarkesave shpesh janë kritere “pro-transportuese” në përgjithësi, transportuesit (aeroplanët cargo) lejojnë kufij më të lartë sa i përket peshës maksimale dhe dimensioneve të hapësirës në pjesën e ngarkesave për dallim nga aeroplanët e pasagjerëve.

Për një Boeing 747F fluturim cargo për shembull, lartësia maksimale është 300cm për copë ngarkese ndërsa me një 747 me kuvertën kryesore të përdorur për pasagjerë, kufiri i lartësisë është 160cm. Peshja dhe kufizimi aktual i matjes ndryshojnë në varësi të llojit të aeroplanit që përdoret, kështu që një kontrollë herë pas here është e nevojshme.

Nga të dhënat del që shumë aeroplanë të projektuar vetëm për kargo në shërbimin e transportuesve kanë të njëjtën ndarje si aeroplanët e pasagjerëve, një kuvertë kryesore (që korrespondon me kabinën e pasagjerëve në aeroplanët e pasagjerëve) dhe një kuvertë më të ulët që në të dyja rastet përdoret për

transportimin e ngarkesave. [19]

Ky segmentim çon në një përdorim më të efektshëm të hapësirës për kompaninë ajrore.

Në krahasim me linjat e pasagjerëve, frekuenca e fluturimit të aeroplanëve që transportojnë vetëm kargo janë më të rralla dhe ka fluturime më pak.

Në rrugët kryesore, linjat ajrore vetëm për ngarkesa shpesh ofrojnë një nisje (fluturim) në ditë (krahasuar me dy deri tre në aviacionin e pasagjerëve). Për disa rrugë, mund të ketë dy deri në tri nisje në javë të linjave për bartjen e ngarkesave (aeroplanëve kargo).



Figura 3.6. Kuverta kryesore dhe e poshtme me mekanizmat special për ULD në aeroplanin për bartjen e mallrave. [27]

Shërbimet me linjat charter janë të mundshme edhe për linjat e aeroplanëve transportues të kargos ku mund të zëvendësohen pjesërisht ose komplet me aeroplanët charter (të huazuar) të gjitha linjat e rregullta të planifikuara për një kompani të rregullt.

Një gjigant i vërtetë mes avionëve për transportimin e ngarkesave për operime në shërbimin charter është kompania Antonov AN-225.

Aktualisht është avioni më i madh me trupin më të gjerë në treg. Masat e tij janë 4500 cm x 640 cm x 440 cm (gjatësi x gjerësi x lartësi) dhe mund të ngarkojë deri në 250.000 kg ngarkesë.

Normat e transportit ajror llogariten me kg.

Edhe një normë minimale është e aplikueshme dhe vlen gjithmonë, edhe nëse një dërgesë është shumë e vogël.

Përveç dërgesave me normë minimale, "Limiti i peshës për pagesë" për një dërgesë është i rëndësishëm për llogaritjen e normës.

"Limiti i peshës për pagesë" është ose pesha bruto ose "pesha e vëllimit" të një dërgese, cilado që është më e lartë merret si bazë për pagesë.

Kjo për shkak se hapësira dhe pesha janë parametrat kufizues në transportin ajror pasi që hapësirat e aeroplanit për ngarkesa janë të limituara dhe për këtë arsye edhe plani i ngarkimit duhet të përpilohet me shumë kujdes duke respektuar rregulloret dhe dispozitat në mënyrë që e tërë hapësira e kuvertës të shfrytëzohet në mënyrën më të mirë të mundshme dhe pastaj të respektohet në përpikëri ky plan i ngarkimit gjatë ngarkimit të ngarkesave në aeroplan.



Pesha e vëllimit llogaritet duke shumëzuar gjatësinë x gjerësinë x lartësinë e një dërgesë dhe duke e ndarë rezultatin me 6.000 mm<sup>3</sup>. [19]

Për shembull: Një masë pakete 280cm x 120cm x 140cm (gja x gje x l). Pesha e saj është 590kg.

Llogaritja e peshës së vëllimit:

$$280\text{cm} \times 120\text{cm} \times 140\text{cm} = 4,704\text{m}^3$$

$$4,704\text{m}^3 : 0,006\text{m}^3 = 784$$

Meqenëse 784 është më i lartë se 590, pesha e vëllimit është marrë për llogaritjen e shkallës së normës së transportit ajror – domethënë, "pesha e kalkuluar për pagesë" e kësaj dërgese është 784kg. [24]



Figura 3.7. Ngarkimi i ngarkesës për transport në aeroplanin për bartjen e kargos. [27]

Zgjidhje të suksesshme për transportimin e ngarkesave të projekteve të shumta nuk lindin brenda natës.

Ato vijnë nga përvoja e gjerë e logjistikës, njohuritë e azhuruara mbi kushtet specifike të vendit, siç janë rregullat e transportit dhe infrastruktura lokale, dhe nga paraprirja e saktë.

Inxhinierë dhe ekipe të shumta të specialistëve të logjistikës në projekte të ndryshme zhvillojnë zgjidhje logjistike të reja te bëra me porosi nga transporti ajror, dhe tokësor për makineri, pajisje industriale, dhe pjesë ndërtimi për të përmirësuar dhe perfeksionuar tërë zinxhirin logjistik në transportin e mallrave. Industria e ngarkesave ajrore vepron si një motor i rritjes për sektorin e transportit ajror dhe rritjen ekonomike.

Aeroplanët transportojnë 3% të tregtisë ndërkombëtare sipas vëllimit, por 40% për nga vlera. Rritja e industrisë së ngarkesave ajrore lidhet drejtpërdrejt me PBB-në (GDP). [24]

### 3.2 PËRDORIMI I PAJISJEVE ULD NË LOGJISTIKËN E TRANSPORTIT AJROR

Për vendosjen dhe fiksimin e përshtatshëm të ngarkesave në ndarjet e ngarkesave të aeroplanëve, përdoren kontejnerë të veçantë dhe paleta. Numri dhe konfigurimi i tyre në bord përcaktohet nga transportuesi, bazuar në kërkesat e sigurisë për një lloj të veçantë aeroplani.

Lartësia standarde e ngarkesës në paletë kur ngarkohet në aeroplan pasagjerësh me trup të gjerë është 163 cm, në aeroplanët e ngarkesave vetëm për mallra mund të jetë deri në 300 cm.

Kërkesa për transportin ajror të ngarkesave është rritur ndjeshëm gjatë viteve të fundit, sepse ciklet e jetës së produktit janë shkurtuar dhe kërkesa për shpërndarje të shpejtë është rritur.

Ndërrimi i modeleve të biznesit si prodhimi Just-in-Time janë ndihmuese dhe kanë kontribuar në rritjen e shpejtë të biznesit ajror të ngarkesave ajrore.

Përparësia kryesore e transportit ajror është shpejtësia e transportit. Pikërisht arritja e shpejtësive të mëdha këtë lloj të transportit e bënë konkurrent për transport në distanca të mëdha, para së gjithash, në transportin ndërkombëtar ku shpejtësitë standarde në transportin ajror sillen prej 800 -1.200 km/h.

Në një biznes të tillë në ndryshim mjedisi, ku shpejtësia në treg është një imperativ konkurrues, lëvizja e inventarit është jo më për t'u shikuar si një proces i ndarjes.

Përkundrazi, burimi i inputeve, pjesëve dhe komponentët dhe shpërndarja e produktit përfundimtar janë të gjitha të shikuara si një zinxhir i vazhdueshëm i vlerës së shtuar.

Analiza dhe specifikat karakteristike të transportit integral në qarkullimin ajror gjithsesi duhet përfshirë pajisjet e transportit integral (paletat dhe kontejnerë), pajisjet për shërbim me paleta dhe kontejnerë (high loader, pirunar,etj) pajisjet ajrore për transportin e ngarkesave. [4]

Teknologjia e transportit ajror i ka veçoritë e veta sepse:

- aeroplani fluturon dhe ateron rreptësisht sipas orarit të fluturimit,
- aeroplani duhet të disponoi korridorin e fluturimit i cili varet nga shpejtësia e fluturimit dhe ngarkesa,
- aeroplani paraqet objektin shumë të ndërlikuar për transport.

Në këtë teknologji hynë këto sisteme transportuese:

- sistemi i transportit me paleta,
- sistemi i transportit me kontejner special,
- sistemi i transportit me ISO-kontejner.

Në literaturë përmenden këto përparësi të cilat na orientojnë në shfrytëzimin e transportit ajror:

Dërgesa të shpejta të pjesëve për mirëmbajtje ose riparim të pajisjeve të kushtueshme;

Dërgesa të shpejta me qëllim të pjesëmarrjes në tregjet e rëndësishme në kohë;

Plotësimin me mallra të njëjësive në raste kritike me qëllim të ruajtjes së kontinuitetit në procesin e prodhimit;

Zvogëlimin e shpenzimeve në mirëmbajtjen e mallrave dhe deponimit;

Zvogëlimin e shpenzimeve të përgjithshme të transportit, në rastet kur transporti ajror në mënyrë drastike zvogëlon gjatësinë e rrugës së transportit;

Zgjerimin e tregut në vendet kur nuk është i mundur furnizimi me ndonjë lloj tjetër të transportit. [4]

Gati secili Aeroplan ngarkues duke vendosur ulëset në kabinë mundet që shumë lehtë të shfrytëzohet si Aeroplan i udhëtarëve dhe e kundërta (convertible, quick change).

Megjithatë aeroplanët ngarkues, kanë disa modifikime teknike të cilat nuk i hasim tek aeroplanët e udhëtarëve. Me qëllim të operimit më të lehtë me ngarkesën, aeroplanët ngarkues kanë dyert më të mëdha, e shpesh edhe derë shtesë për ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesës.

Pajisjet ULD (ang. Unit Load Device), janë paletat ose kontejnerët të madhësive të standardizuara dhe të shënuara të cilat shfrytëzohen për transportin ajror. Këto pajisje mundësojnë vendosjen e ngarkesave në sasi të mëdha të vendosura në hapësirë.

Me këtë arrihet zvogëlimi i njësive të cilat dëshirojmë t'i vendosim në aeroplan, gjë që kursen kohën dhe personelin vendor i cili punon në ngarkim/shkarkim.

Secili ULD ka listën e vetë (manifestin) kështu që përmbajtja e saj mund të përcillet si një tërësi. Varësisht nga vendi i qëndrimit dhe karakteristikave konstruktive ULD – et ndahen në dy tërësi:

- ULD – ja si pjesë e aeroplanit (kompartimenti),
- ULD - ja si pjesë e ndarë e aeroplanit. [4]



Figura 3.8. Ngarkimi i ngarkesave të rënda në aeroplanët kargo. [13]

Të gjitha ULD-të identifikohen me numrin e tyre përkatës të ULD. Një parashtesë me tre shkronja identifikon llojin e tij dhe karakteristikat kryesore, duke vazhduar me një numër serial 4 ose 5 shifror (4 nëse është ndërtuar para 1 tetorit 1993, ose 4 ose 5 nëse pas 1 tetorit 1993) për ta identifikuar atë në mënyrë unike, dhe duke përfunduar me një prapashtesë dy-karakter (alfa-numerike) që identifikon pronarin e ULD (ose linjën ajrore që i përket, shpesh e njëjtë me kodet e përcaktuesve të IATA).

Për shembull, AKN 12345 DL nënkupton që ULD është një LD3 i manovrueshëm me piruner me numrin unik 12345 dhe pronari i tij është Delta Air Lines. [4]

Ekzistojnë disa lloje të zakonshme të ULDs në kuvertën kryesore të konturit, të cilat konturohen (të lakuara për tu futur më lehtë në trupin e aeroplanit) për të siguruar sa më shumë vëllim ngarkesash.

Fillimisht konturimi ULD ishte thjeshtë një trekëndësh i hequr nga një ose dy qoshet e profilit të ULD, siç janë LD3 dhe LD6 e zakonshme.

ULD-të kryesorë të kuvertës përdorin kthesa për formën e konturit për të maksimizuar vërtet vëllimin e ngarkesave.

ULD-të e sipërm të kuvertës janë ashtu si ULD-të e kuvertës së poshtme që janë, ose gjerësia e plotë e aeroplanit me dy qoshet e profilit të hequr (në kuvertën e poshtme LD6), ose ajo enë është e prerë në gjysmë, poshtë vijës qendrore të aeroplanit, (në kuvertën e poshtme janë të vendosur LD3 dhe në kuvertën e sipërme janë AAX). [27]

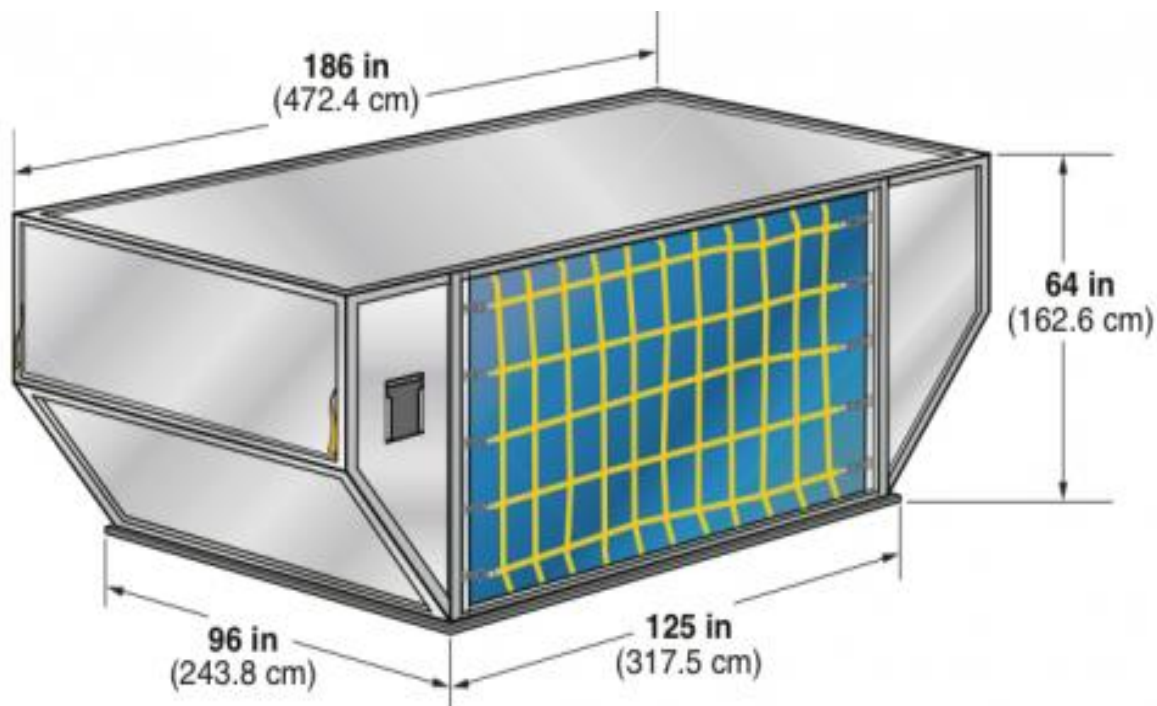


Figura 3.9. Kontejneri me dy qoshet e profilit të hequra. [14]

ULD-të dhe paletat në kuvertën kryesore të aeroplanit nuk janë vetëm më të gjata se ULD-të në kuvertën e poshtme të aeroplanit, por ato shpesh janë dy ose katër herë më të gjata dhe më të mëdha.

Ato zakonisht janë të organizuara si një lloj i LD6, duke përdorur tërë gjerësinë e aeroplanit dhe duke humbur dy qoshe të profileve në mënyrë që të ngarkohet/shkarkohet më lehtë nga aeroplani, ose janë të vendosura dy LD3 shumë të gjata të depozituara paralelisht për të përdorur tërë gjerësinë e aeroplanit dhe secilës i mungon një cep i profilit për manovrim më të lehtë, por shpesh janë dy herë ose katër herë më të gjata se në kuvertën e poshtme të aeroplanit të vendosura nga hunda e avionit deri te bishti.

Shumë kompani të ngarkesave ajrore përdorin ULD-të në kuvertën kryesore që kanë të dy tiparet e quajtura profil të dyfishtë, në mënyrë që në aeroplanët më të vegjël siç është Boeing 727, ato zënë gjithë gjerësinë dhe kanë dy qoshe të rrafshuara, dhe në Boeing 767 më të madh, ato mund të rrotullohen 90 gradë dhe dërgohen paralelisht si LD3s, në mënyrë që vetëm me një cep të rrafshuar të përdoret si një LD3. Kjo thjeshton shumë transportin e kontejnerëve të ngarkesave me një kosto të vogël të vëllimit të ngarkesave. [27]

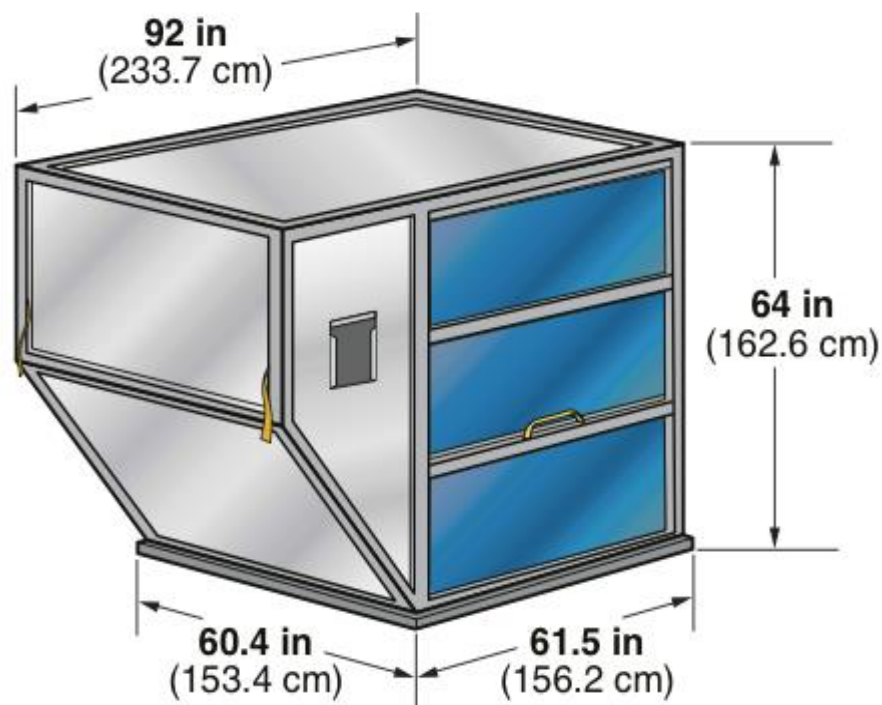


Figura 3.10. Kontejneri me njërin qosh të profilit të hequr. [14]

Pra, për transportin ajror, ku zbatohen kufizime dhe rregulla të ndryshme, paletat dhe kontejnerët janë zhvilluar në rrugën e tyre, janë të palidhura me enën intermodale dhe paletën e njohur të drurit Euro/paleta. Lëvizja e pajisjeve me avion është natyrisht e shtrenjtë, por aty ku duhet shpejtësia ose mjetet alternative janë të rrezikshme ose të kompromituara në një farë mënyre, nuk ka mundësi tjetër.

Dhe kështu, përdoren pajisje dhe teknika të specializuara.

Dy sistemet kryesore në përdorim janë karroca për bartje/manovrim të paletave 463L dhe pajisja apo lloderi për ngarkimin/shkarkimin e ULD-ve.

Duhet të merret në konsideratë edhe kapaciteti i ngarkimit të kuvertës së aeroplanit sepse jo të gjitha kuvertat e aeroplanëve të ngarkesave mund të marrin të njëjtat ngarkesa si në kuvertën kryesore të ngarkesave (kufiri i rampës psh: te aeroplani C130 është rreth 2 ton), megjithëse mbështetëset (dyert e prapme) mund të përdoren në disa raste për të lehtësuar këtë problem.

Ngarkimi si dhe shkarkimi bëhet me ndihmën e sistemit të instaluar në aeroplan si pjesë përbërëse e posaçme e aeroplanit, për përforsimin e tyre nuk nevojitet pajisje e veçantë.

ULD në aeroplan mund të jenë njësi në pronësi të IATA-së, të kompanisë ajrore dërguese apo personit të tretë i cili e ushtron këtë veprimtari të ULD-së.

ULD-ja e cila nuk është pjesë e aeroplanit në princip nuk i përgjigjet sistemit për përforsim të ngarkesës e cila është e ndërtuar në aeroplan me kërkesë të pajisjeve plotësuese për hyrje brenda, si dhe pajisje për ngarkim dhe shkarkim e cila nuk është standarde vetëm për një aeroplan (vinç), ndërsa ULD-të që janë në pronësi të dërguesit të transportit apo personit të tretë, por duhet t'i përgjigjet standardeve dhe duhet të jetë i regjistruar në organizatën IATA. [27]

### 3.2.1 Llojet e paletave në transportin ajror

Paletat e aeroplanëve janë një pajisje e ngarkesës për njësi (ULD) që përdoren për të ngarkuar bagazhet, transportin e mallrave të ndryshme, postën dhe gjëra të tjera në një aeroplan. Në terma ushtarak kjo gjithashtu mund të transportoj armë, mallra për personelin që është në ushtrime të tilla si ushqim dhe veshmbathje, pako nga shtëpia dhe furnizime shtesë që kanë nevojë, duke përfshirë edhe pajisje mjekësore ose edhe gjëra të tjera.

Përdorimi i një paleti si ULD do të thotë që një sasi e madhe e ngarkesave mund të bashkohet në një njësi të vetme. Kjo më pas çon në më pak ngarkesa që do të thotë të kurseni kohë dhe përpjekje të ekuipazhit tokësor, si dhe parandalimin e vonesave të fluturimeve në mënjanimin e ngarkimit/shkarkimit me copë të mallit. Secila paletë do të pajiset me teknologji në mënyrë që përmbajtja e saj të mund të gjurmohet.

Paletat e ngarkesave ajrore Satco janë më të qëndrueshmet dhe me kostot më efektive në industri. E prezantuar në vitin 1968, paleta e ngarkesave standarde, e ndërtuar me standardet e aliazheve të aluminit mbetet standardi ndërkombëtar në aplikimin (ndërtimin) e paletës dhe bazës së kontejnerëve.

Paletat e detyrave të rënda Satco përdoren për ngarkesa të rënda dhe të mëdha, dhe përdorin fletët e sipërme dhe të poshtme 7075-T6 të lidhura në thelb të patentuar për të siguruar ngurtësi maksimale për peshën me çmime më të ulëta të mundshme të tarifave.

Paletat e transportit ajror Air Caster janë të pajisura me kushineta ajri që mbështesin dhe lëvizin ngarkesa të mëdha në një shtresë të hollë rrëshqitëse. Kjo shtresë e hollë rrëshqitëse eliminon fërkimin, duke lejuar që ngarkesat të lëvizin me vetëm 1/10 e sasisë së forcës që do të kërkohej në rrota. [27]

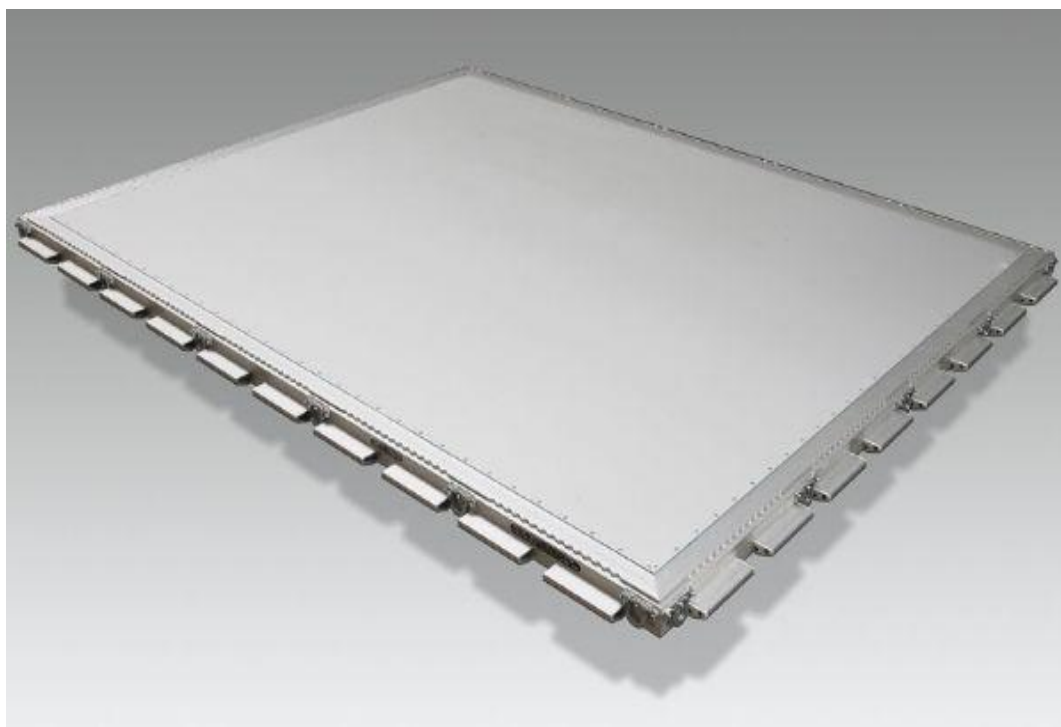
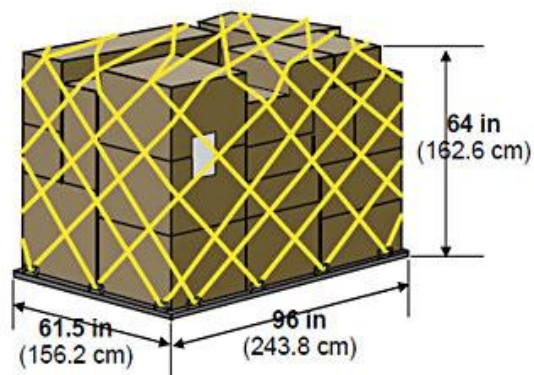


Figura 3.11. Paleta Satco në transportin ajror. [25]

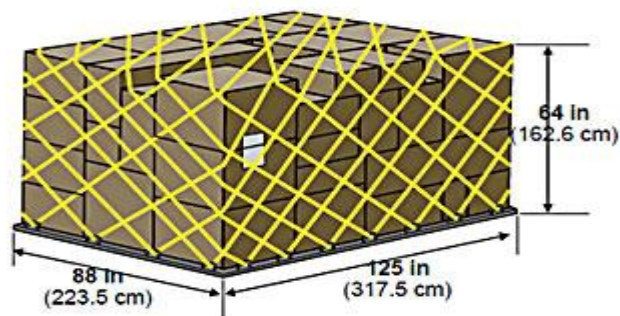
Në vazhdim do të paraqesim llojet e paletave në përdorim në transportin ajror për bartjen e mallrave:

### Gjysëm Paleta



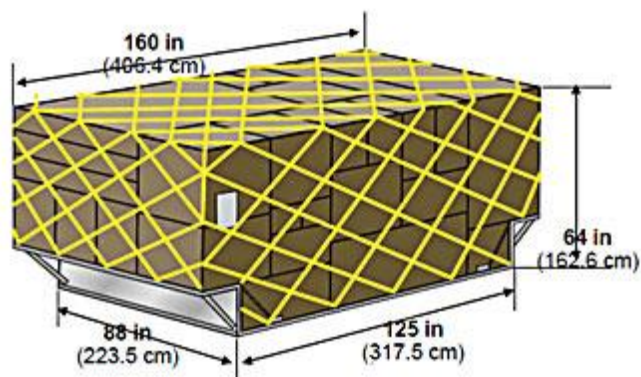
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 244 x 153 cm.   96 x 60,4 in. <b>Lartësia:</b> 162 cm.   64 in.
<b>Kapaciteti (max)</b>	2438 kg.   5375 lb.
<b>Vëllimi (max)</b>	5.7 m <sup>3</sup> .   200 ft <sup>3</sup> .
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PNA   PQP   PPC   FQA   FLS   PQA

### LD7 P1P Paleta



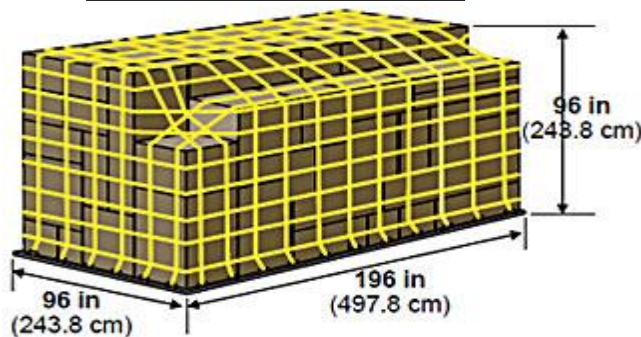
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 88 in (223.5 cm) X 125 in (317.5 cm) <b>Lartësi:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	4,626 kg (LD)   6,033 kg (MD)
<b>Pesha kur është e zbratur</b>	95 kgs (209 lbs)
<b>Vëllimi (max)</b>	10.5 m <sup>3</sup> (370 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PAA   PAG   PAJ   PAP   PAX   P1A   P1C   P1D   P1G

**LD-7 PAP P1P Krahët që palohen**



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 88 in (223.5 cm) x 125 in (317.5 cm) <b>Baza lartë:</b> 88 in (223.5 cm) x 160 in (406.4 cm) <b>Lartësia:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	5,000 kg (11,023 lb)
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	152 kg (335 lb)
<b>Vëllimi (max)</b>	14.0 m <sup>3</sup> (495 CU.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PAX   P1X

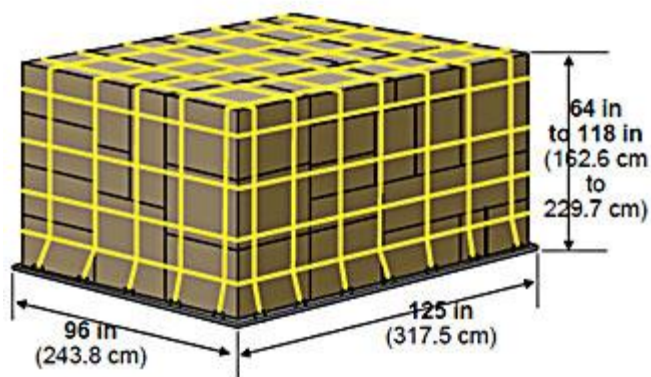
**MDP – 16ft Paleta**



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 96 in (243.8 cm) x 196 in (497.8 cm) <b>Lartësia:</b> 96 in (243.8 cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	410 kg (904 lb)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	11340 kg   25000 lb
<b>Vëllimi (max)</b>	27.6 m <sup>3</sup> (974 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PMA   P4A   P4M   PZA   PRA   16-ft paleta me rrjetë

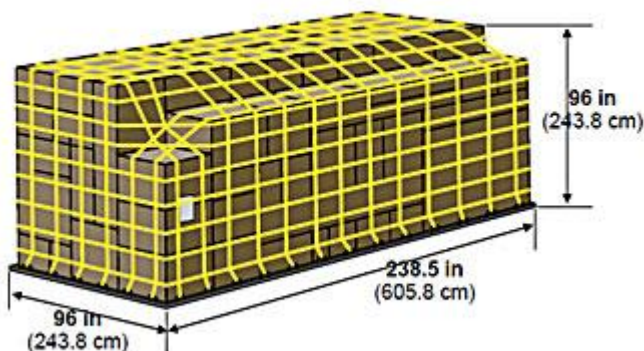


### Paleta P6P



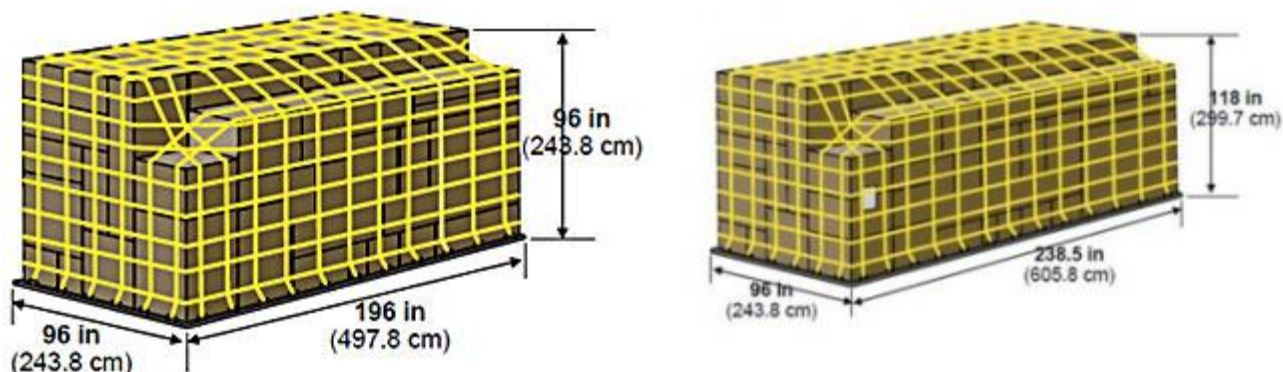
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 318 x 244 cm (125 x 96 in) <b>Lartësia:</b> 163 cm (64 in)
<b>Kapaciteti (max)</b>	6804 kg   15000 lb
<b>Vëllimi (max)</b>	11.7 m <sup>3</sup>   415 ft <sup>3</sup>
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PMC   PMP   P6C   PMA

### M – 6 PGA



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 96 in (243.8 cm) x 238.5 in (605.8 cm) <b>Lartësia:</b> 96 in (243.8 cm)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	11,340 kg
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	565 kg
<b>Vëllimi (max)</b>	33.7 m <sup>3</sup> (1,190 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PGA   PGE   PGF   PSA   PSG   P7E   P7F   P7G

**M – 6 PGA**



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 96 in (243.8 cm) x 196 in (497.8 cm) <b>Lartësia:</b> 96 in (243.8 cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	410 kg (904 lb)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	11340 kg   25000 lb
<b>Vëllimi (max)</b>	27.6 m <sup>3</sup> (974 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	PMA   P4A   P4M   PZA   PRA   16-ft paleta me rrjeta

### 3.2.2 Llojet e kontejnerëve në transportin ajror

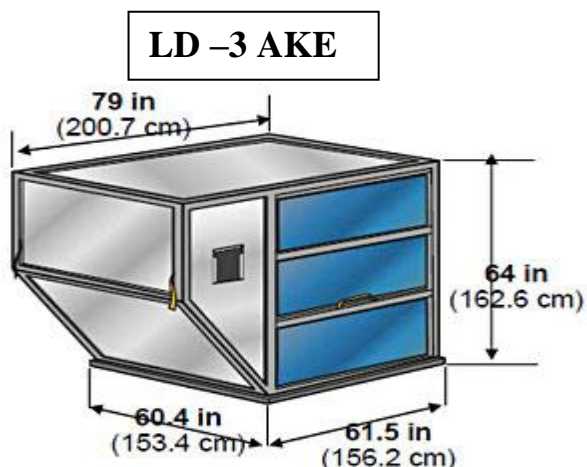
Kontejneri paraqet hapësirën e mbyllur me dimensione standarde të cilat shërbejnë për formimin e njësisve të mëdha dhe sa me më shumë manipulim – transportues. Kontejnerët në qarkullimin ajror janë standardizuar nga organizata IATA.

Standardet janë sjell nga konferenca për aeroplanët ngarkues në Porto Rico. Kontejnerët janë dizajnuar ashtu që mundësojnë shfrytëzimin e plotë për mallrat e caktuara për një apo më shumë tipa të aeroplanëve. Kontejneri kursen ndarjen e brendshme të poshtme të aeroplanit prej dëmtimit, ndërsa nga kjo ndahet ngarkimit apo shkarkimi i ngarkesës nga bagazhi. [27]

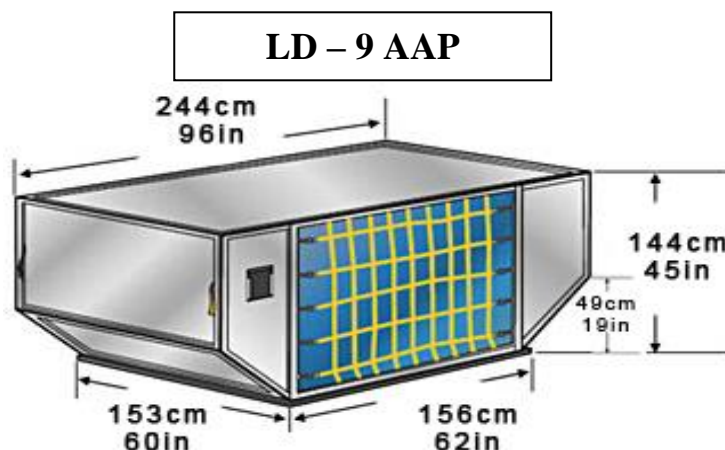


Figura 3.10. Kontejneri i mbushur me valixhet e pasagjerëve i gatshëm për ngarkim në aeroplan. [27]

Në vazhdim do t'i paraqesim llojet e kontejnerëve në përdorim në transportin ajror në bartjen e mallrave:

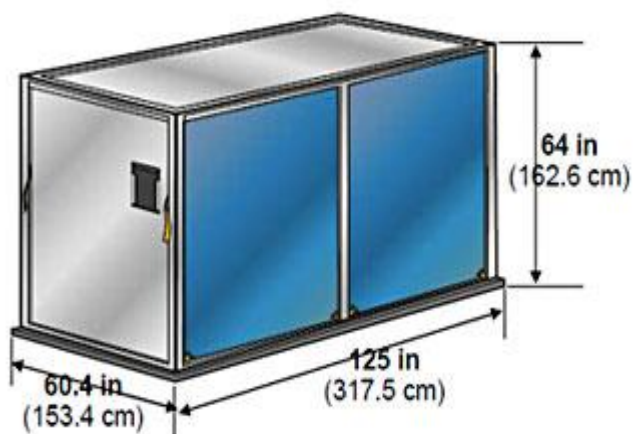


<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 61.5 in (156.2 cm) x 60.4 in (153.4 cm) <b>Baza lartë:</b> 79 in (200.7 cm) x 60.4 in (153.4 cm) <b>Lartësia:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Kapaciteti (max)</b>	1587 kg   3500 lb
<b>Pesha maksimale bruto</b>	1588kg/3493lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	4.3m <sup>3</sup>   152 ft <sup>3</sup>
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	72kg/158lbs
<b>Llojet e emërtimeve</b>	AVA   AVB   AVC   AVK   DVA   DVE   DVP   XKS   XKG   AND FORKABLE AKN, AVN, DKN, DVN, XKN



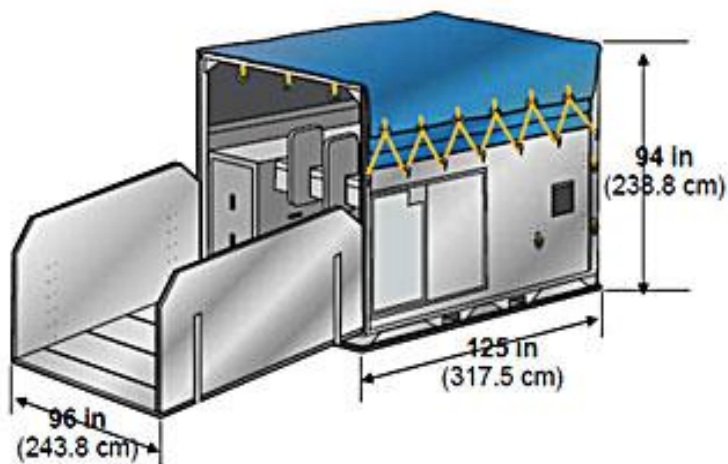
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 88 in (223.5 cm) x 125 in (317.5 cm) <b>Lartësia:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur dhe plot</b>	200kg/440lbs / 3080 kg/ 6790lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	10.0 m <sup>3</sup> 350 cu.ft.

**LD – 11 ALP**



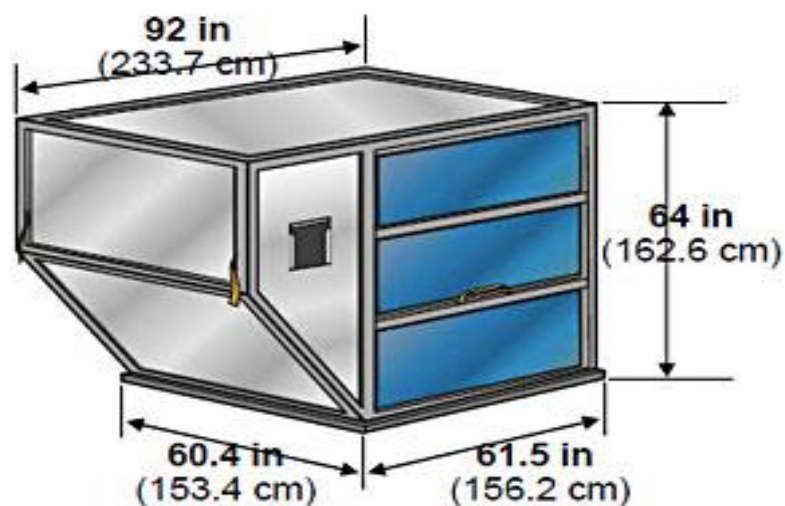
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 60.4 in (153.4 cm) x 125 in (317.5 cm) <b>Lartësia:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur dhe plot</b>	185kg/407lbs / 2400kg/ 5290lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	6.8 m <sup>3</sup> (240 cu.ft.)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	ALD   AW2   AWB   AWD   AWZ   DLP   DWB

**HMA Stall**



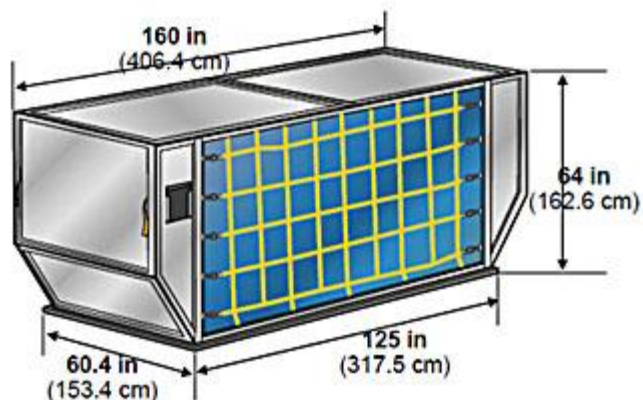
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 211 x 231 cm.   81 x 89 in <b>Baza lart:</b> 300 x 231 cm   118 x 89 in <b>Lartësia:</b> 239 cm   92 in
<b>Pesha maksimale bruto</b>	3,500 kgs
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	1,310 kgs
<b>Kapaciteti Maksimal</b>	3 Kuaj
<b>Vëllimi (max)</b>	15.3 m <sup>3</sup> (540 cu.ft)

LD – 1 AKC



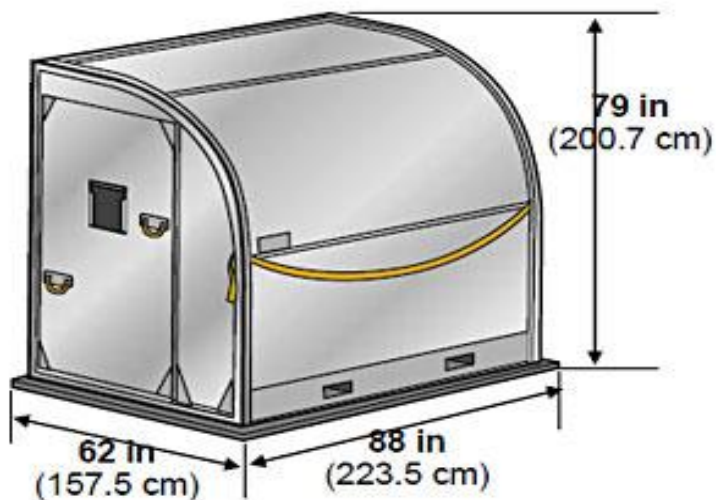
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 60.4in (153.4cm) x 61.5in (156.2cm) <b>Baza lart:</b> 92in (233.7cm) x 60.4 in (153.4cm) <b>Lartësia:</b> 64in (162.6cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	70 to 170-kg (155 to 375-lb)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	1588kg/3493lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	170 cu.ft. (4.8cu.m.)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	AVC   AVD   AVK   AVJ   AVY

**LD - 6**



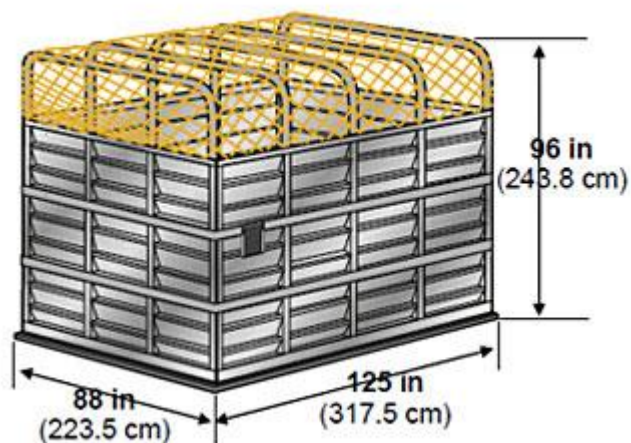
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 60.4 in (153.4 cm) x 125 in (317.5 cm) <b>Baza lart:</b> 160 in (406.4 cm) x 60.4 in (153.4 cm) <b>Lartësia:</b> 64 in (162.6 cm)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	3,175 kg (7,000 lb)
<b>Vëllimi (max)</b>	9.1 cu.m (322 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	ALF   AWA   AWF   FORKABLE AWC

**Demi**



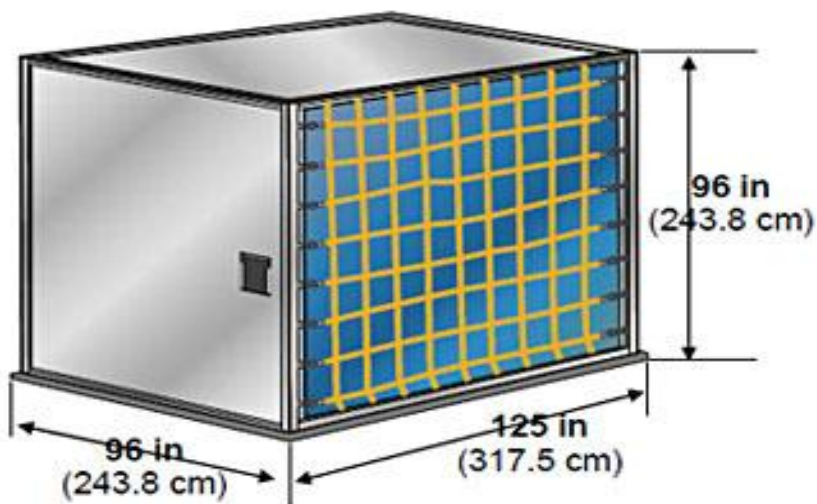
<b>Dimensionet</b>	1562 x 2235 x 2075 mm   61.5 X 88 X 82 inch
<b>Pesha maksimale bruto</b>	3,016 kg   (6,649 lb)
<b>Vëllimi (max)</b>	5.8 cu.m (206 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	AYY   kontejner i ndërtuar mbi bazën e gjysmës së paletës

### Type A Pen



<b>Dimensionet</b>	2438 x 3175 x 2438 mm / 96 x 125 x 96 inch
<b>Pesha kur është e zbrazur dhe plot</b>	610 kg (1,344 lb) / 3170kg / 7000lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	15.9 m <sup>3</sup> (560 cu.ft)
<b>Llojet e emërtimeve</b>	KMA   për bartjen e kafshëve

### M – 1 AMA



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 96 in (243.8cm) x 125in (317.5 cm) <b>Lartësia:</b> 96in (243.8cm)
<b>Pesha kur është e zbrazur dhe plot</b>	350 kg (772 lb) / 3,100 kg   (6,700 lb)
<b>Vëllimi (max)</b>	17.6 m <sup>3</sup> (623 ft <sup>3</sup> )
<b>Llojet e emërtimeve</b>	AMF   AMG   AMK   AMP   AQA   AQD   AQ6

**RKN E1**

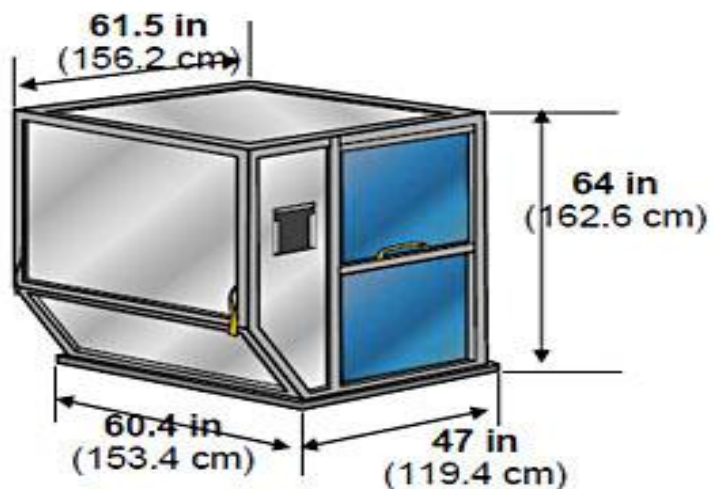
<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 153 x 200 cm (60.2 x 78.7 in) <b>Lartësia:</b> 162 cm (63.8 in)
<b>Kapaciteti (max)</b>	953 kg (2101 lb)
<b>Vëllimi (max)</b>	81.9 cu.ft. (2.3m3)
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	635kg/1440lbs

**RAP T2**

<b>Dimensionet e jashtme Max</b>	GJA- 125" (317 cm) GJE- 88" (223 cm) L- 64" (162 cm)
<b>Dimensionet e brendshme Max</b>	GJA- 99" (251 cm) GJE- 81" (205 cm) L- 55" (139 cm)
<b>Pesha maksimale bruto</b>	6,033 kg 13,300 lbs
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	450 kgs 992 lbs
<b>Kapaciteti i ftohjes</b>	-4 to +68 °F (-20 to +20 °C)

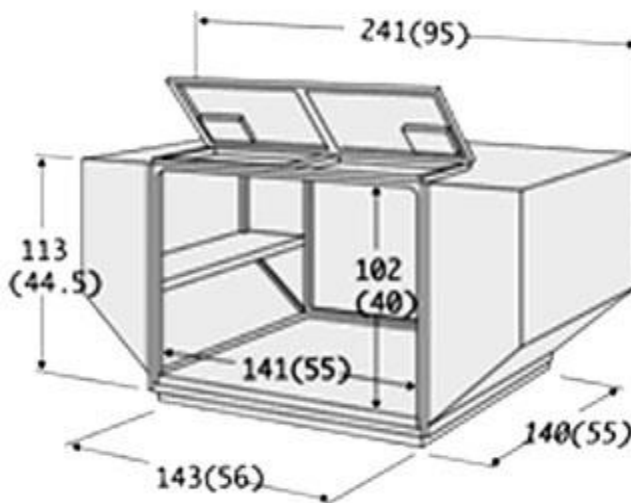


**LD – 2 APE**



<b>Dimensionet</b>	<b>Bazamenti:</b> 153.4 x 119.4 cm   60.4 x 47 in <b>Baza lart:</b> 153.4 x 156.2 cm   60.4 x 61.5 in <b>Lartësia:</b> 162.6 cm   64 in
<b>Kapaciteti (max)</b>	1225 kg   2700 lb
<b>Vëllimi (max)</b>	3.3 m <sup>3</sup>   116 ft <sup>3</sup>
<b>Llojet e emërtimeve</b>	APA   DPA   DPN

**AKH**



<b>Dimensionet</b>	60,4 " x 61,5" x 45,0" / 153,4 x 156,2 x 114,3 cm
<b>Pesha maksimale bruto</b>	1134 kgs 2,500 lbs
<b>Vëllimi (max)</b>	3.6 m <sup>3</sup> 127 cu.ft.
<b>Pesha kur është e zbrazur</b>	88 kgs 194 lbs



Kontejner i kompanisë DHL për bartjen e postës së shpejt, i standardizuar sipas standardeve të organizatës IATA.

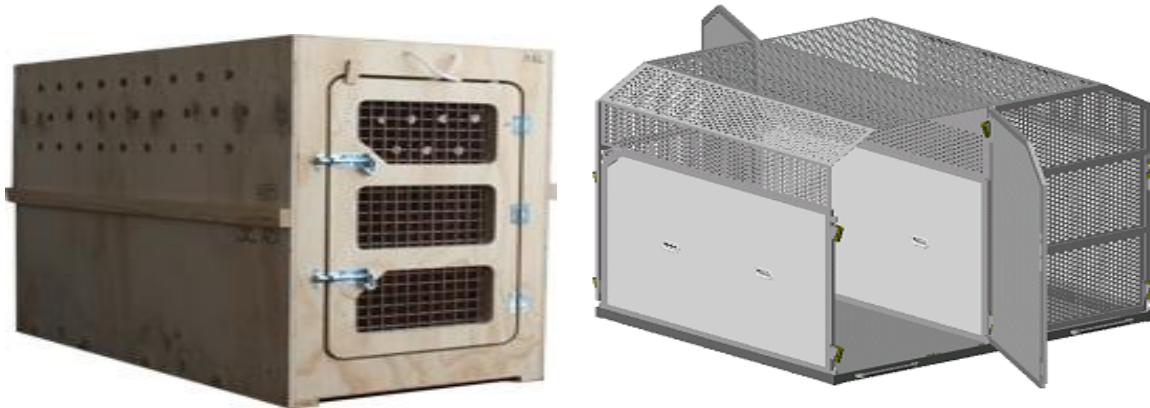


Figura 10. 12. Disa kontejnerë të ndryshëm për bartjen e kafshëve. [26]

Disa kontejnerë për bartjen e kafshëve në transportin ajror, kontejnerë të konstruktionit të aluminit në paletë me dimensione 318x224 cm . Ky konstruktion përbehet prej murit të përparmë ,dy mure anësore dhe dy mure ndarëse të cilat kanë tri ndarje , dyshemeja dhe rampa ndërtohet ashtu që duhet të sigurohet kundër rrëshqitjes.

Kontejnerët e ngarkesave ajrore janë shumë të ndryshëm nga ata që përdoren për llojet e tjera të transportit. Kontejnerët e transportit ajror janë të fortë, të dizajnuar për mot të keq dhe të qëndrueshëm edhe në trajtime të ashpëra. Kontejnerët e ngarkesave ajrore janë më të lehtë dhe përdoren vetëm në transportuesit ajror. [27]

### 3.2.3 Paketimi si element i teknologjisë së transportit ajror

Paketimi dhe paketa në transportin ajror ka ndihmuar shumë udhëtarët të harrojnë shqetësimet e tyre për bartjen e shumë lloj mallrave të përshtatshme për këtë lloj mënyre të transportit si për ato me vëllim të madh e deri te dhuratat që kanë blerë për familjen dhe miqtë që nuk do të futen në bagazhet e tyre.

Edhe dizajnet e paketimeve janë përmirësuar si nga cilësia ashtu edhe nga dukshmëria mund të duken si një kuti e cilësisë së mirë, kështu që tani mund të udhëtoni në stil.

Zhdukja e nevojës për të paguar kosto të shtrenjta për të sjellë mallrat në shtëpi, paketimi në transportin ajror është përgjigjja për nevojat e udhëtimit.

Thelbësore te paketa dhe paketimi është se elementi bazë – ambalazhe pas kryerjes së procesit të transportimit bëhet e tepërt. Paketimi është pjesë integrale e procesit teknologjik të prodhimitarisë si dhe transportimit e cila në vete përmban teknikën, teknologjinë dhe formën si dhe duhet përgjigjur jo vetëm tregut por edhe higjienës, deponimit dhe kërkesave të transportimit.

Duke shikuar nga këndvështrimi ynë paketimi është aktivitet që para së gjithash mundëson shfrytëzim optimal të pajisjeve transportuese duke marrë në konsideratë përmasat. [12]



Figura 3.13. Paraqitja skematike prej njësisë prodhuese deri te njësia manipuluese. [12]

Operimi me mallin e paketuar, mbrojtja e saj prej vjedhjes, ndikimeve të jashtme, ruajtja e integritetit të saj etj., janë vetëm disa shkaqe për një konsideratë më të madhe të paketimit. [12]

Funksioni i paketimit është:

- të plotëson kushtet për të bart dhe transportuar sipas peshës, madhësisë dhe formës,
- të jetë e përshtatshme për operim dhe njohje,
- që në transportim të mund të kryej funksionin propagandues,
- madhësia dhe forma t'i përshtaten pajisjeve transportuese (paletave dhe kontejnerëve),
- me lehtësi të bëhet ngarkim-shkarkimi.

Organizata ndërkombëtare për standardizim ISO ka dhënë këto rekomandime me përparësi si në vijim:

- a) prodhimi optimal i njësive të ambalazhit,
- b) zvogëlimi i të zgjedhurit të ambalazhit,
- c) zvogëlimi i pjesëmarrjes së operimit dhe të shpenzimeve të transportit,
- d) orientimi në prodhimin e pajimeve për prodhimin e ambalazhit e cila është në funksion të detyrës bazë të paketimit,
- e) shfrytëzim racional të elementeve bazë të teknologjisë së transportimit (mjetet dhe infrastruktura) etj.

Nevoja e një ndryshimi më të shpejtë në sistemin e paketimit tregohet më së miri në fig.3.14, me vërejtje se elementet të cilat prezantohen kanë ndikim dykahësh –interaktiv. [12]

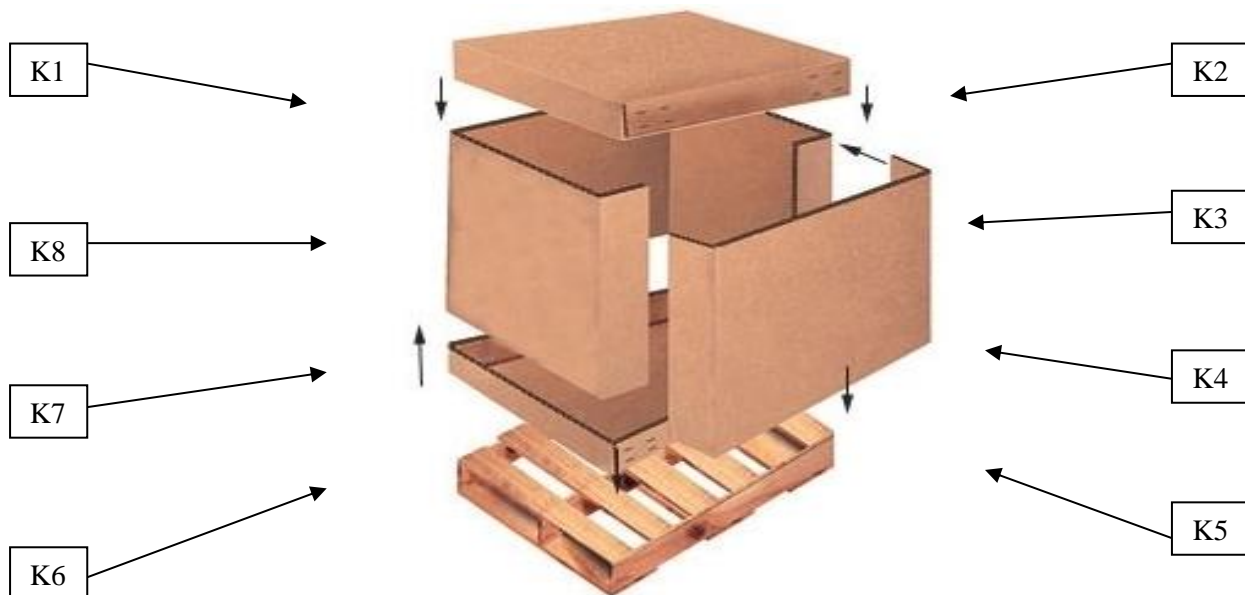


Figura 3.14. Elementet e ndikimit në paketim. [12]

$$P = f (K_1, K_2, K_3, K_4, K_5, K_6, K_7, K_8)$$

Ku janë:

$K_1$  – aspekti i racionalizimit të transportit, dhe me këtë riprodhimin të përgjithshëm shoqëror,

$K_2$  – zvogëlimi i jo njëtrajtshmërisë së ambalazhimit,

$K_3$  – mundësinë e racionalizimit të prodhimit të ambalazhit,

$K_4$  – zvogëlimi i shpenzimeve operative,

$K_5$  – shfrytëzim më i mirë i kapaciteteve të infrastrukturës (depot),

$K_6$  – të kyçurit më të shpejtë në ndarjen ndërkombëtare të punës,

$K_7$  – mbrojtja e prodhimit nga ndikuesit negativ të mundshëm,

$K_8$  – paketimin duhet sjellur në funksion të interesit të përgjithshëm duke mos lënë anash të gjitha masat të cilat janë në dispozicion.

Parimisht, kur shqyrtohet paketimi i mallit me qëllim të transportimit, duhet pasur në kujtesë që ky paketim duhet të jetë në funksion të gjitha fazave të cilat vijojnë. Kjo do të thotë, që në fazën e ambalazhimit të prodhimit duhet të shqyrtohen mjetet me të cilat do të operohet, mjetet transportuese të cilat duhet të shfrytëzohen dhe mënyra e realizimit të palimit në paletë. [12]

### 3.3 TEKNIKAT E NGARKIMIT/SHKARKIMIT TË PALETAVE DHE KONTEJNERËVE NË/NGA AEROPLANI

Hapi i fundit fizik i procesit të ngarkimit është ngarkesa e ULD-ve të mbushura me mall ose valixhe në aeroplan. Kontejnerët dhe paletat ngarkohen në ndarje speciale ULD të pajisura me rollne rrotulluese dhe shulat në dysheme shiko Figurën 3.15.

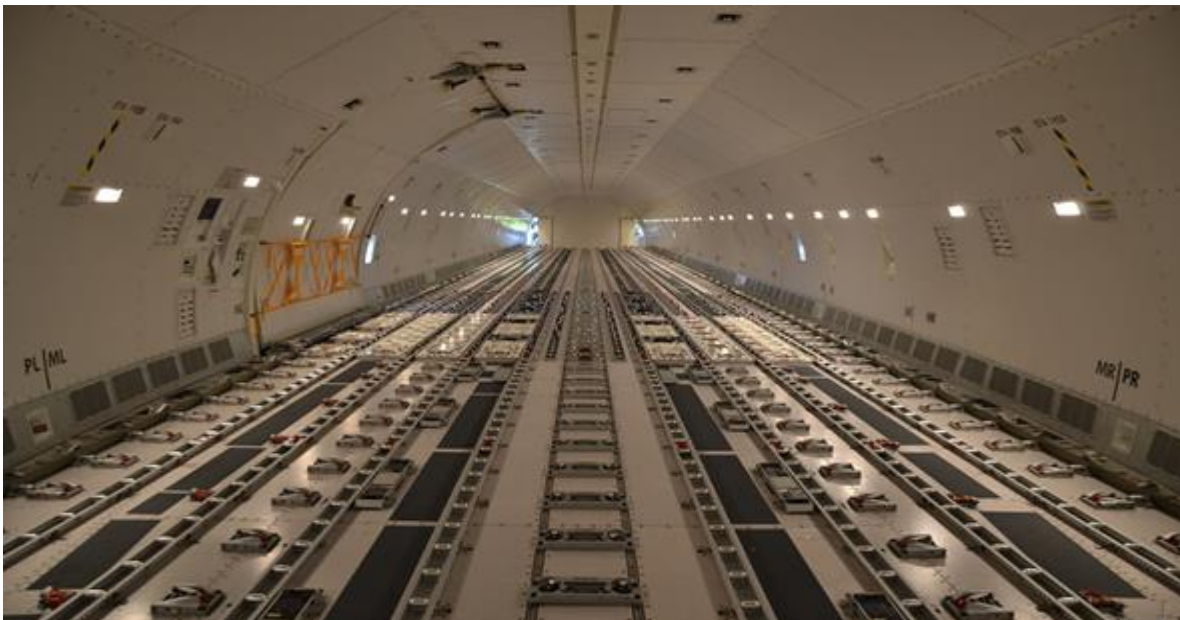


Figura 3.15. Dyshemeja e kompartimentit kryesor lartë me mekanizmin standard. [30]

Shumica e aeroplanëve kanë dy ndarje të veçanta në kuvertën e poshtme, një para dhe një tjetër pas kutisë së krahut qendror.

Aeroplanët e ngarkesave gjithashtu kanë një ndarje kryesore të kuvertës që përshkon trupin. Shumica e ndarjeve kanë vetëm një derë të vetme për ULD-të për të hyrë dhe larguar.

Prandaj, ngarkimi është shpesh një proces i parë për një ULD-i ndërsa i fundit për shkarkim. [30]

Kjo është veçanërisht e rëndësishme për aeroplanët e ngarkesave pasi ato fluturojnë shpesh në fluturime me më shumë se një destinacion, d.m.th., ata nuk shkarkohen të gjithë në secilin aeroport dhe disa ULD-i do të vazhdojnë udhëtimin në të njëjtin aeroplan deri në destinacionin e tyre të fundit.

Ndarjet kryesore të kuvertës shpesh kanë dy korsi të veçanta. Sidoqoftë, lëvizjet anësore dhe rrotullimet e ULD-ve mund të bëhen vetëm afër derës, ku rollnet e rrotullueshme janë instaluar në dysheme.

Ndarjet e poshtme të kuvertës zakonisht kanë një korsi të vetme me gjerësi të plotë që mund të jetë ndarë për të akomoduar dy kontejnerë me dimensione më të vogla gjysmë të gjerësisë. Kjo ndarje është e ndarë në pozicione të dallueshme ngarkimi. Një shembull i pozicioneve të ngarkimit të një MD11F është dhënë në figurën 3.16.

Në shumicën e rasteve, ekziston një konfigurim standard i kompartimenteve të aeroplanëve për secilën ndarje, d.m.th., një caktim i vlefshëm i llojeve të ULD-ve në pozicionet e ngarkimit që maksimizojnë përdorimin e hapësirës. Në varësi të dyshemesë me mekanizmat e instaluar, edhe ndryshimet e tjera mund të jenë të mundshme. Një ndryshim tipik është të zëvendësoni dy ULD-i standarde në një ULD-i të madh për të akomoduar gjëra më të mëdha në të. Arsytet e tjera për të devijuar nga konfigurimi standard mund të jenë mungesa e një lloji të caktuar ULD në origjinën ose aeroportin e destinacionit, ose për të zvogëluar numrin e operacioneve të trajtimit. Për t'i mbajtur gjërat e thjeshta, linjat ajrore preferojnë një konfigurim të caktuar dhe devijojnë prej tij vetëm nëse është e nevojshme. [26]

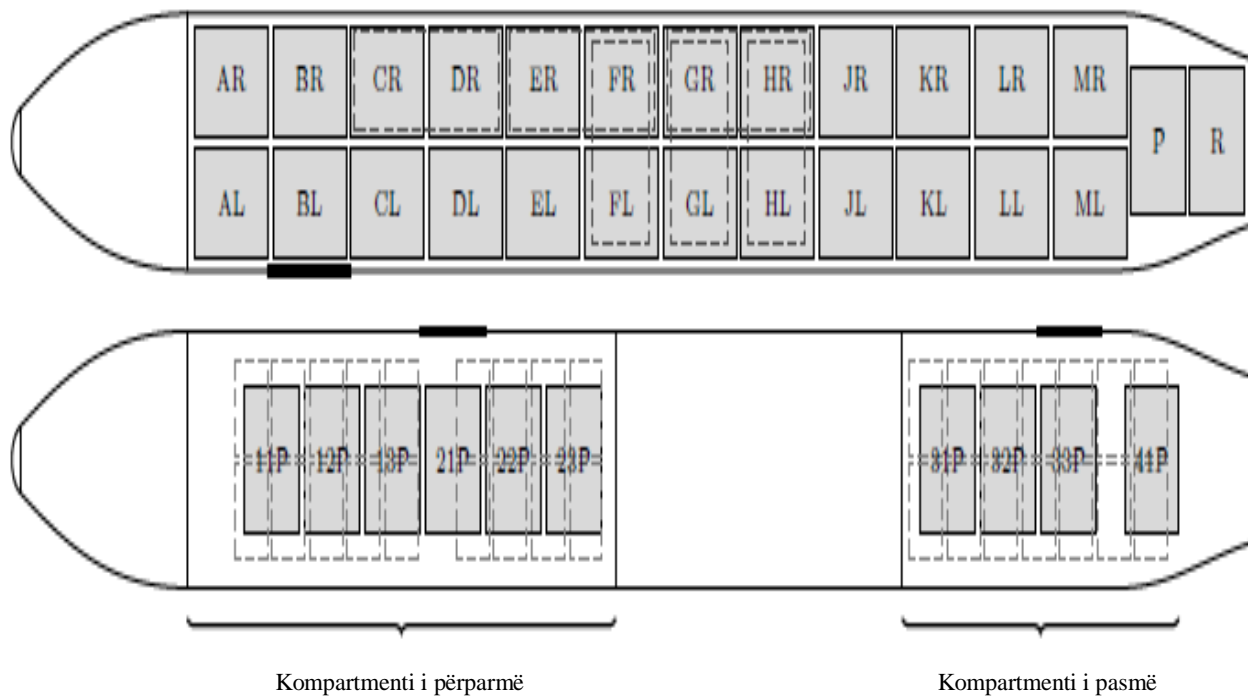


Figura 3.16. Pozicioni i epërm dhe i poshtëm i kompartimenteve për ngarkimin e ULD. [30]

Në vend sortimit e grumbullimit, bagazhet, posta dhe ngarkesat tjera ngarkohen në karroca ose në kontejnerë të veçantë që shkojnë drejt në aeroplan. Te ngarkimi në aeroplan, valixhet që do të jenë transit pas destinacionit të parë ngarkohen në zona të veçanta ndërsa bagazhet që do të shkojnë drejt në destinacionin e parë ngarkohen pran derës së kompartimenteve në mënyrë që shkarkimi të jetë sa më i shpejt dhe i lehtë.

Ngarkimi dhe shkarkimi i aeroplanit gjithmonë bëhet në përputhje të plotë dhe sipas udhëzimeve të planit të ngarkimit (Load sheet), çdo devijim ose mospërputhje në ngarkim ose edhe gjatë shkarkimit nga plani i ngarkimit konsiderohet si parregullsi dhe gjithmonë ka pasoja negative që ndikojnë direkt në sigurinë e përgjithshme të aeroplanit me pasoja shumë të mëdha negative.

Bagazhet dhe ngarkesat janë pronë e klientëve ose pasagjerëve që u kanë besuar sende të tilla për transport. Gjatë këtij procesi, i gjithë personeli ngarkues duhet të mbetet i vetëdijshëm për përgjegjësinë për të trajtuar bagazhet dhe ngarkesat me kujdes dhe efikasitet.



Figura 3.17. Teknikat e ngarkimit/shkarkimit të bagazhit dhe mallrave nga/në aeroplanin. [16]

Procesi i njëjtë vlen edhe për mallrat që barten me ndihmën e paletave ajrore, për bartjen operimin e këtyre njësive dhe tërë procesin logjistik brenda zonave manovruese përdoren pajisje dhe vegla të veçanta të cilat janë të destinuara të përdoren vetëm nëpër aeroporte pasi që kanë karakteristikat e veçanta për përdorim në operacionet e platformës në aeroporte. [26]



Figura 3.18. Manipulimi i mjeteve të ngarkimit/shkarkimit të aeroplanit. [25]



Figura 3.19. Manipulimi i mjeteve të ngarkim/shkarkimit te aeroplani. [25]

### 3.4 PLANI I NGARKIMIT (Load sheet)

Një problem i madh i planifikimit operacional në industrinë e ngarkesave ajrore është se si të organizohen ngarkesat në një aeroplan për të fluturuar në mënyrë të sigurt dhe fitimprurëse. Prandaj, një enigmë sfiduese e planifikimit duhet të zgjidhet për çdo fluturim.

Përveç kompleksitetit të tij, planifikimi është bërë kryesisht me dorë në mënyrë manuale, që është një proces që kërkon kohë dhe me cilësi të paqartë të zgjidhjes. Literatura për problemet e ngarkimit në një kontekst të ngarkesave ajrore është e pakët dhe termet që përdoren në mënyrë të paqartë për nën probleme të ndryshme si zgjedhja e kontejnerëve, paketimi i sendeve në kontejnerë ose ngarkimi

kontejnerëve në aeroplan etj., janë të shumta. [30]

Të gjitha modelet e paraqitura përqendrohen vetëm në disa aspekte të asaj e që në praktikë është një problem më i madh ai i planifikimit. Për më tepër, disa aspekte praktike nuk janë përfshirë në literaturë.

**Balance is an issue...**

**Balancimi është çështje serioze...**



Figura 3.20. Efektet e mos balancimit të aeroplanit gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të peshave të aeroplanë. [26]





Figura 3.21. Efektet e mos balancimit të aeroplanit gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të peshave të aeroplanë. [26]

Përveç biznesit të mirënjohur të linjave ajrore të pasagjerëve, shumë kompani ajrore transportojnë edhe ngarkesa dhe shumë fluturime pasagjerësh mbajnë ngarkesat pranë bagazheve në kuvertën e tyre të poshtme.

Për më tepër, që nga viti 2015 ka rreth 1.770 aeroplan të mëdhenj që përdoren vetëm për ngarkesa që operohen nga linjat ajrore në të gjithë botën.

Në fillim, ngarkimi i ngarkesave në aeroplan mund të duket se është detyrë e thjeshtë, por në realitet ngarkimi duhet të planifikohet më shumë kujdes.

Për çdo fluturim të vetëm një linjë ajrore që transporton ngarkesë duhet t'i përgjigjet një sërë pyetjesh delikate të planifikimit për të operuar në mënyrë të sigurt dhe fitimprurëse.

Në kuadër të forcave aerodinamike që veprojnë në aeroplan gjatë lëvizjes së tij janë katër forca kryesore, që gjatë gjithë operimeve veprojnë në aeroplan siç janë : [30]

**Ngritja – N, Forca shtytëse – T, Pesha e aeroplanit – G, dhe Rezistenca – X.**

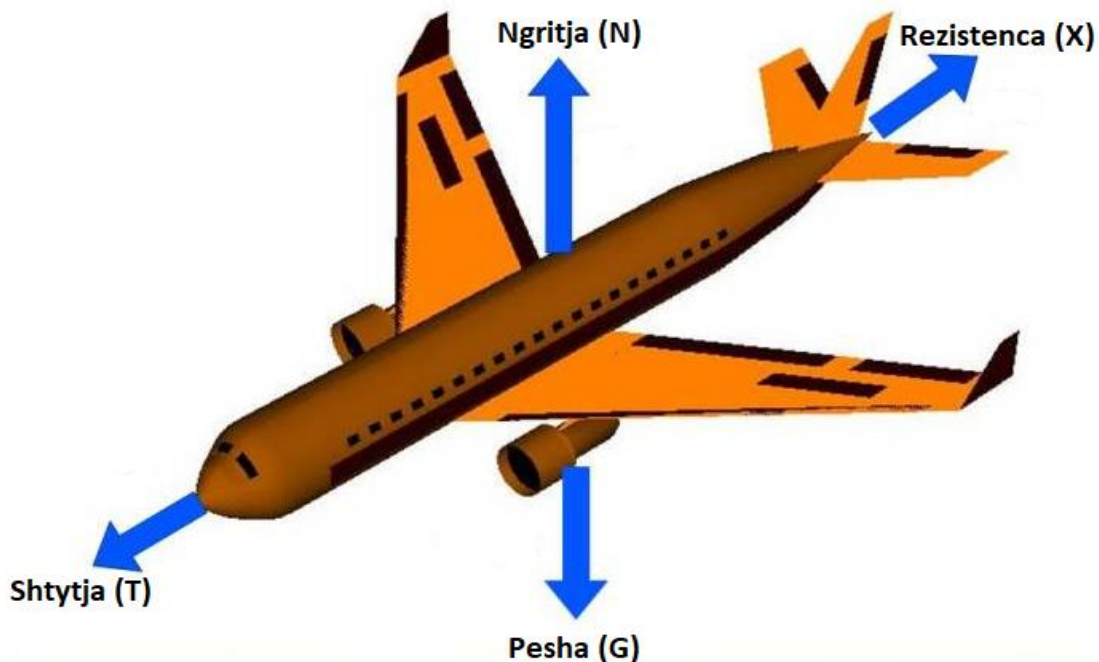


Figura 3.22. Veprimi i forcave kryesore në aeroplan.[26]

**Pesha e aeroplanit - (G)**

Pesha është një forcë që drejtohet gjithmonë drejt qendrës së tokës. Madhësia e peshës varet nga masa e të gjitha pjesëve të aeroplanit, plus sasia e karburantit, plus çdo ngarkesë në bord (njerëz, bagazhe, ngarkesë, etj.). Pesha shpërndahet në të gjithë aeroplanin, por ne shpesh mund të mendojmë për atë si të mbledhur dhe duke vepruar përmes një pike të vetme të quajtur qendra e gravitetit. Në fluturim, aeroplani rrotullohet rreth qendrës së gravitetit.

Gjatë një fluturimi, pesha e një aeroplani ndryshon vazhdimisht pasi aeroplani konsumon karburant. Shpërndarja e peshës dhe qendra e gravitetit gjithashtu ndryshon. Kështu që piloti duhet të rregullojë vazhdimisht kontrollorët për ta mbajtur aeroplanin të balancuar.

**Ngritja - (N)**

Për të kapërcyer forcën në peshë, aeroplanët gjenerojnë një forcë kundërshtare të quajtur ngritje.

Ngritja gjenerohet nga lëvizja e aeroplanit përmes ajrit dhe është një forcë aerodinamike. "Aero" për qëndrim në ajër, dhe "dinamik" tregon lëvizjen. Ngritja drejtohet pingul me drejtimin e fluturimit. Madhësia e ngritjes varet nga disa faktorë, përfshirë formën, madhësinë dhe shpejtësinë e aeroplanit. Ashtu si me peshën, secila pjesë e aeroplanit kontribuon në forcën e ngritjes së aeroplanit. Shumica e ngritjes gjenerohen nga krahët për shkak të formës aerodinamike që kanë. Ngritja e aeroplanit vepron përmes një pike të vetme të quajtur qendra e presionit. Qendra e presionit përcaktohet ashtu si qendra e gravitetit, por duke përdorur shpërndarjen e presionit rreth trupit në vend të shpërndarjes së peshës.

Shpërndarja e ngritjes rreth aeroplanit është e rëndësishme për zgjidhjen e problemit të kontrollit.

**Rezistenca – (X)**

Ndërsa aeroplani lëviz nëpër ajër, ekziston një forcë tjetër aerodinamike. Ajri i reziston lëvizjes së aeroplanit dhe forca e rezistencës quhet rezistencë. Rezistenca është drejtuar përballë aeroplanit dhe kundërshton drejtimin e fluturimit. Ashtu si ngritja, ka shumë faktorë që ndikojnë në madhësinë e forcës së tërheqjes duke përfshirë formën e avionit, "ngjitjen" e ajrit dhe shpejtësinë e aeroplanit. Dhe si ngritja, ashtu edhe rezistenca vepron nëpër qendrën e presionit të aeroplanit.

**Shtytja – (T)**

Për të kapërcyer rezistencën e ajrit, aeroplanët përdorin një sistem shtytës për të gjeneruar një forcë të quajtur shtytje. Drejtimi i forcës së shtytjes varet nga mënyra se si motorët janë bashkangjitur në aeroplan. Në figurën e treguar më lart, dy motorë me turbinë janë të vendosur nën krahë, paralel me trupin, me shtytje që veprojnë përgjatë vijës qendrore të trupit.

Në disa aeroplanë, të tilla si Harrier, drejtimi i futjes mund të ndryshojë për të ndihmuar aeroplanin të ngritet në një distancë shumë të shkurtër. Madhësia e shtytjes varet nga shumë faktorë që lidhen me sistemin e shtytjes, përfshirë llojin e motorit, numrin e motorëve dhe vendosjen e bishtit.

Për motorët e aeroplanëve, shpesh është konfuze të mbani mend se shtytja e aeroplanëve është një reagim ndaj gazit të nxehtë që vjen nga hunda e aeroplanit. Gazi i nxehtë del nga mbrapa, por shtytja shtyn përpara. Reagimi i veprimit shpjegohet me Ligjin e Tretë të Lëvizjes së Njutonit.

Lëvizja e aeroplanit nëpër ajër varet nga forca dhe drejtimi relativ i forcave të treguara më lart.

Nëse forcat janë të ekuilibruara, aeroplani lundron me shpejtësi të vazhdueshme, por nëse forcat janë të paekuilibruara, aeroplani përshpejtohet në drejtim të forcës më të madhe.

Linjat ajrore duhet të synojnë mundësit për një përdorim të lartë të avionëve në çdo fluturim.

Nga ana tjetër, ka një rritje mbi kapacitetin në tregun e ngarkesave ajrore, të cilat çojnë në faktorë mesatarisht të ulët të ngarkesës mes avionëve.

Në përputhje me rrethanat, linjat ajrore janë të detyruara të ulin gjithashtu koston e tyre operative për operimet tokësore dhe karburantin në mënyrë që të jetë e mundur të qëndrojnë në biznes.

Planifikimi i ngarkimit të ngarkesave ajrore sot shpesh është një detyrë manuale me ndihmën e sistemeve që duhet të kryhet nga planifikuesit e ngarkesave me përvojë (Amadeus, 2015). [30]

### 3.5 REZULTATET E ANALIZËS NGA SOFTUERI AMADEUS DHE KRAHASIMI ME METODËN MANUALE TË KRIJIMIT TË PLANIT TË NGARKIMIT

Në vazhdim do të paraqesim rezultatet e një studimi që kemi bërë së bashku me Agjentët e departamentit të planifikimit të ngarkesave në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" dhe ndihmën e Pilotit të këtij fluturimi ku kemi bërë analizën dhe krahasimin e dy metodave të përpilimit të planit të ngarkimit si në vijim:

Tabela 3.1. Paraqitja e dy metodave të planifikimit të ngarkimit të një aeroplan.

<i>Të dhënat e procesit të planifikimit</i>	<i>Metoda Automatike nga Sistemi</i>	<i>Metoda Manuale nga Agjenti i Ngarkimit</i>
# ULD –s	5	5
% MAC*	28.001	28.601
Koha	2s	1200s
Pesha e Planifikuar	1794 kg	2664 kg
Vlefshmëria e Ngarkimit	E Kënaqshme	E Kënaqshme
Kufizime pas Planifikimit	Jo	Jo

MAC = Mean Aerodynamic Chord

Në tabelën më sipër siç shihet, kemi paraqitur vetëm të dhënat më kryesore nga rezultatet e fituara nga dy metodat e proceseve të planifikimit (përgatitjes) së planit të ngarkimit, të njëjtë aeroplan me të njëjtat njësi ngarkuese dhe me të njëjtën peshë.

Pas rezultateve të fituara, dhe analizave të bëra të këtyre dy metodave kemi verifikuar që të dy metodat janë efikase dhe teknikisht të pranueshme në përgjithësi sa i përket shpërndarjes dhe planifikimit të këtyre peshave, sepse aeroplani ishte brenda kufijve të ngarkesës, por janë vërejtur dallime të mëdha në mes të këtyre dy metodave, sa i përket kohës së përgatitjes së planit të ngarkimit dhe peshës totale të planifikuar për ngarkim.

**Metoda Automatike** e planifikimit të ngarkimit pas futjes në sistem të këtyre të dhënave në sistemin Amadeus i tërë procesi ka zgjatur vetëm 2 sekonda dhe sistemi në mënyrë elektronike ka paraqitur në monitor planin përfundimtar të shpërndarjes së peshave të balancuara i pranuar teknikisht dhe i gatshëm për fillimin e procesit të ngarkimit sipas këtyre instruksioneve.

**Metoda manuale** nga Agjenti i ngarkimit të përgatitjes të njëjtit plan të ngarkimit pas marrjes së të dhënave ka zgatur 1200 s ose (00:20 min.) deri në përfundimin e plotë të shpërndarjes së peshave dhe përpilimin komplet të planit të ngarkimit, ku dallimi përveç zgjatjes kohore ka qenë edhe në peshën totale në [kg] ku sipas planifikimit manual kemi fituar edhe 870 [kg] peshë më shumë se metoda automatike për planifikim të ngarkimit.

Pas këtyre rezultateve të fituara nga të dy metodat e planifikimit së bashku me agjentet e ngarkimit dhe diskutimet me Kapitenin (Pilotin) e këtij fluturimi të gjithë së bashku kemi analizuar hollësisht dhe kemi krahasuar rezultatet e fituara dhe kemi arritur të konstatojmë që të dy metodat janë efikase sepse:

1. **Metoda automatike** përpilon shumë më shpejt planin përfundimtar të ngarkimit ku procesi i ngarkimit mund të filloj menjëherë dhe i gjithë procesi i operimit të aeroplanit të kryhet më shpejt si rezultat i përgatitjes së shpejt të planit të ngarkimit, pasi që edhe siç dihet që aeroplanët e kanë kohën e limituar të qëndrimit në tokë, pra kjo është në të mirë të kompanive ajrore që sa më shpejt të përfundojnë operimet tokësore dhe aeroplani të jetë i gatshëm për fluturimin e radhës, mirëpo,

2. **Metoda Manuale** zgjat më gjatë por gjithmonë i shfrytëzon limitet dhe hapësirat maksimale të kompartmenteve të aeroplanëve në mënyrë që të shfrytëzojë maksimalisht kapacitetin e atij aeroplani për bartjen e mallrave apo gjërave që do të dërgohen e që në rastin konkret pas rezultateve verifikohet që me këtë metodë është shtuar pesha totale për 870 [kg].

Ekzistojnë shumë raste që disa nga valixhet e pasagjerëve ose sasi e mallrave të mbesin mbrapa pa u ngarkuar në aeroplan dhe nuk mund të dërgohen me të njëjtin fluturim pikërisht për këtë arsye, që pastaj kjo shkakton shumë pakënaqësi te pasagjerët dhe probleme tjera.

Si përfundim i kësaj analize, për të dy metodat e analizuara, mund të konstatojmë që varësisht nga situata e fluturimit në procesim, i cili asnjëherë nuk është i njëjtë sa i përket përgatitjes së planit të ngarkimit, sepse ndërron konfigurimi i aeroplanit në çdo fluturim qoftë ai me të njëjtin aeroplan, përfundimisht konstatohet që të dyja këto metoda janë efikase dhe kanë të njëjtën rëndësi në rastet e tyre përkatëse.

```

LOAD SHEET
ALL WEIGHTS IN KG
VUELING A320P
DATABASE MAR/10

FROM/TO FLIGHT A/C-REG VERSION CREW DATE TIME
B 5172 QI Y180 2/05 04 1040

WEIGHT DISTRIBUTION
LOAD IN COMPARTMENTS 1794 3/624.4/1170

PASSENGER 12887 153/1/2 TTL 154 + 2 (152 + 2 AFTER LMC)
Y154 CAB

TOTAL TRAFFIC LOAD 14681
DRY OPERATING WEIGHT 43562 GRP: MOD
ZERO FUEL WEIGHT ACTUAL 58243 MAX 61000 L ADJ 58049 L
TAKE OFF FUEL 8200
TAKE OFF WEIGHT ACTUAL 66443 MAX 73500 ADJ 66249
TRIP FUEL 5900
LANDING WEIGHT ACTUAL 60543 MAX 64500 ADJ 60349

BALANCE AND SEATING CONDITIONS LAST MINUTE CHANGES
BI 51.87 DOI 3.57 DEST SPEC CL/CPT + - WEIGHT
LIZFW 76.56 MACZFW 1.16 AMS 02 PAX Y/C (0B) - 168
LITOW 73.3 MACTOW 1.05 AMS 02 BAGS H/4 - 26
LILAW 74.02 MACLAW 1.98

STAB TO 0.77 NOSE DOWN ALL FLAPS

* TRIM BY CABIN AREA
A32.B41.C41.D40

UNDERLOAD BEFORE L.M.C. 275 LMC TOTAL + (-) 194
-----
LOADMESSAGE AND CAPTAINS INFORMATION BEFORE L.M.C.
VY5172/04.ECHQI.A320P.Y180.2/05
-AMS.153/1/2.T1794.3/624.4/1170.PAX/154.PRF/0.DHC/0.B138/1794
.CO.MO.E0

* LIZFW LIMITS : 37.33 / 92.42 - MACZFW LIMITS : 20.69 / 39.61 - Now 34.16
* LITOW LIMITS : 32.55 / 94.28 - MACTOW LIMITS : 19.78 / 38.37 - Now 32.05

* STANDARD WEIGHTS USED FOR PAX : 84 / 84 / 35 / 0
* STANDARD WEIGHT USED FOR BAGS : 13
* 4 ULD'S INCLUDED IN DOW & DOI

SI :

```

Figura 3.23. Plani i ngarkimit (Load sheet) i përgatitur nga sistemi ACLoader i ekzekutuar nga sistemi SITA. [7]

Vetëm për pjesë të procesit të planifikimit ekzistojnë sistemet e ndihmës në dispozicion komercial, si p.sh. sistemi Pesha dhe Ekuilibri SABLE sistemet (de Cleyn et al., 2014) etj.

Zgjidhja e plotë e ACLPP-së në praktikë përfshin akoma shumë planifikime të bazuara në stilolaps dhe letër manuale si dhe prova dhe gabime deri në gjetjen e përshtatshme finale të planit të ngarkimit të balancuar sipas dispozitave dhe rregulloreve të aviacionit.

Nga njëra anë, kjo çon në kosto të larta të punës, por shpesh rezulton edhe në rezultate suboptimale, pasi ka një presion të vazhdueshëm të kohës dhe kompleksiteti i problemit mund të jetë mjaft i lartë. Prandaj, në tregun e sotëm shumë konkurrues të ngarkesave ajrore, futja e automatizuar e sistemeve të mbështetjes së vendimeve në procesin e planifikimit të ngarkesës mund të ofrojë një avantazh të rëndësishëm për linjat ajrore.

Së pari, duke rritur produktivitetin e stafit të planifikimit të ngarkesës dhe gjithashtu duke prodhuar zgjidhje me cilësi të lartë të përshatura për çdo fluturim individual.

Është detyrë e planifikuesit të ngarkesës që të sigurojë që aeroplani është brenda kufijve të ngarkesës. Përgjegjësia e një planifikuesi të ngarkesës përfshin koordinimin me ekuipazhin e fluturimit, shpërndarësit, karburantet, agjentët e ngarkesave, agjentët e kontrollit dhe personelin e rampave për të arritur në planin më të efektshëm dhe më të sigurt të ngarkesës së aeroplanëve.

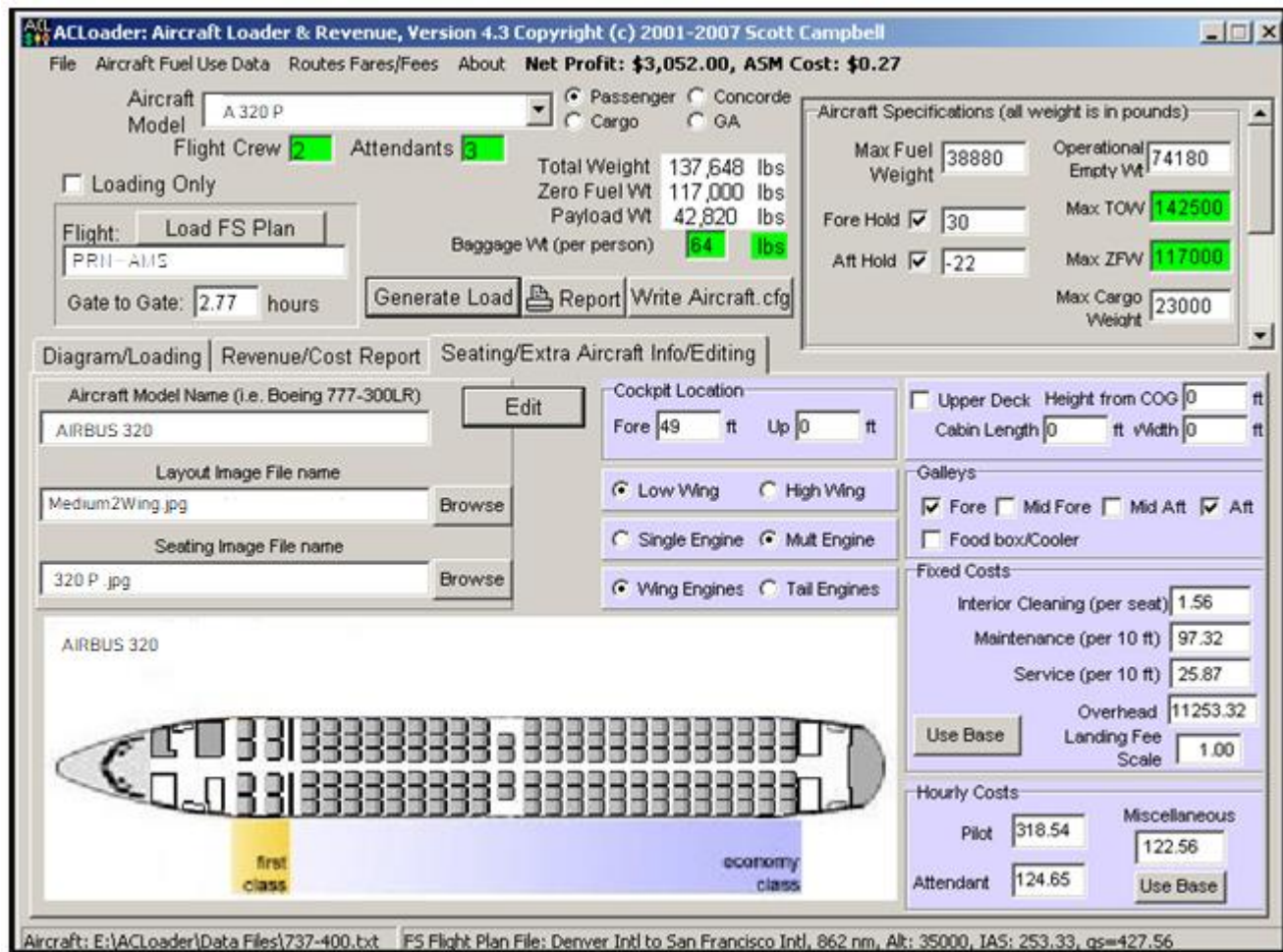


Figura 3.24. Konfigurimi i aeroplanit dhe peshat e ngarkimit në sistemin Amadeus (Altea). [7]

Përgatitja finale e planit të ngarkimit (Load sheet) bëhet me anë të sistemit ku në mënyrë manuale futen të gjitha masat (peshat) duke filluar nga masat e karburantit, masa e pasagjerëve, masa e ngarkesave etj. Në fillim të gjitha këto të dhëna të grumbulluara i ofrohen Pilotit të aeroplanit i cili në bazë të këtyre të dhënave propozon për planin e ngarkimit te agjenti i ngarkimit, pastaj agjenti i ngarkimit fut këto të dhëna në sistem dhe në bazë të rekomandimeve të Pilotit e bënë shpërndarjen ose pozicionimin e peshave nëpër kompartimentet e aeroplanit dhe pret për rezultatet që sistemi i jep në fund pas kalkulimeve që ai i bënë në mënyrë elektronike.

Nëse rezultatet e sistemit në fund e japin informatën që aeroplani me këto masa të pozicionuara nëpër kompartimente në këtë mënyrë është jashtë balancimit (out of trim), atëherë duhet të bëhen ndryshime në zhvendosjen e masave nëpër pozicione të kompartimenteve tjera ose të zvogëlohet pasha në ndonjërin nga

kompartimentet dhe të rritet në ndonjë kompartiment tjetër dhe të shikohen përsëri rezultatet nga sistemi deri në gjetjen e zgjedhjes së duhur në mënyrë që aeroplani të jetë i balancuar sipas rregulloreve të aviacionit.

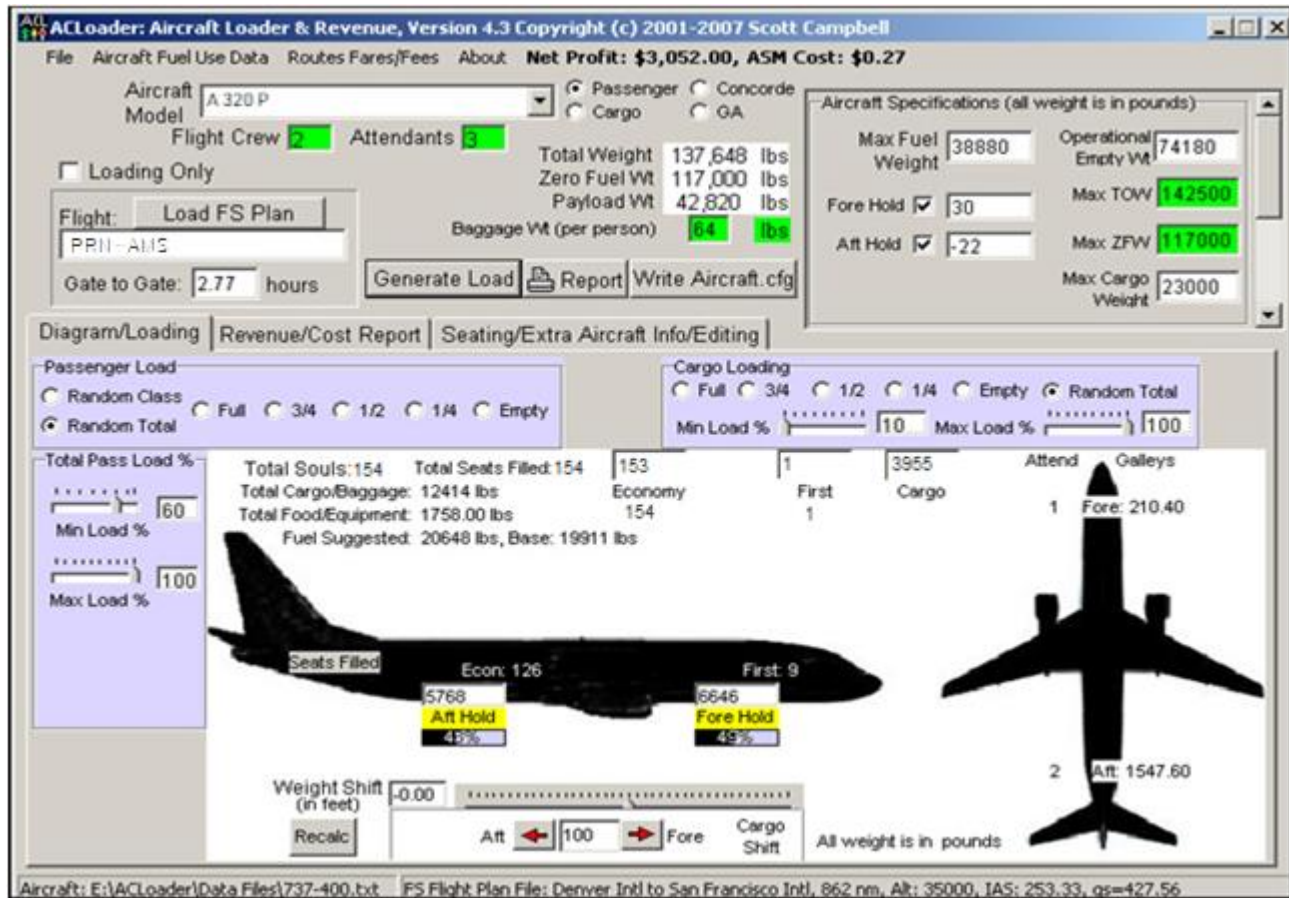


Figura 3.25. Përpunimi i të dhënave në sistemin ACL Amadeus për Planin e ngarkimit. [7]

Me gjetjen e zgjedhjes së ngarkimit të peshave me ndihmën e sistemit planin përfundimtar agjenti i ngarkimit e shkarkon nga sistemi dhe ja dërgon pilotit në mënyrë që edhe ai ta aprovon dhe të jetë i informuar fillimisht me të, para se të fillon ngarkimi i peshave në pozicionet e kompartimenteve të aeroplanit.

Pas informimit të Pilotit dhe aprovimit nga ana e tij për këtë plan të ngarkimit atëherë agjenti i ngarkimit i dorëzon mbikëqyrësit të ngarkimit një kopje të planit dhe e udhëzon që ngarkimi të kryhet sipas planit të ngarkimit.

Pas përfundimit të ngarkimit i cili duhet të bëhet në përputhshmëri të plotë me planin e ngarkimit firmoset nga tri palët :

Agjenti i ngarkimit, mbikëqyrësi përgjegjës për ngarkim, dhe Piloti, në fund secilit i jepet nga një kopje e këtij plani të firmosura nga të tria palët dhe në këtë mënyrë përmbyllet ky proces i operimit në ramp.

Me përfundimin e embarkimit të pasagjerëve dhe përfundimin e ngarkimit aeroplani konsiderohet të jetë i gatshëm për nisje kurdo që ekuipazhi i aeroplanit të jetë i gatshëm.

### 3.6 MJETET OPERUESE NË LOGJISTIKËN E TRANSPORTIT AJROR

Mjetet operuese të sotshme janë zgjidhje teknike bashkëkohore shumë të ndërlikuara me kapacitete dhe shpejtësi të mëdha dhe mjaftë të thjeshta për punë. Këto janë pjesë të veçanta makinerike dhe kërkojnë kuadro të specializuara në prodhimin, zhvillimin si dhe shfrytëzimin e tyre. Zhvillimi i mëtutjeshëm i mjeteve të operimit mund të shihet edhe në ditët e sotme, me ç' rast kemi plotësisht procese të automatizuara në bartjen e ngarkesave.

Në nivelin e sotëm të zhvillimit të teknologjisë së transportit ajror ekzistojnë pajisje, mjete, makina si dhe shumë konstruksione makinerike të panumërta, të cilat mund të kryejnë funksione operative të bartjes dhe të vendosjes. Ndryshimi në mes të mjeteve të transportit dhe atyre operuese më së miri shihet në atë që disa mjete për transport edhe vet posedojnë mjete për operim të cilat në fazën e procesit të transportit paraqesin "tepricë".

Mjetet operative kryesisht i hasim në ndarje të makinave dhe pajisjeve makinerike në dy grupe bazë dhe atë në aspektin:

- eksploatues dhe
- teknik.

Në kuptimin eksploatues mjetet operative i ndajmë në tri nëngrupe bazë:

- sipas të dhënave të barrës,
- sipas vendit ku punohet, dhe
- sipas mënyrës së lëvizjes të njësisë së barrës.

Sipas të dhënave të barrës mjetet operative po ashtu mund të ndahen në tre grupe bazë:

- mjetet për barrë gjeneralizuese (copë),
- mjetet për barrë të shpërbërë, dhe
- mjetet për lëngje.

Në pikëpamje teknike, mjetet për operim i ndajmë në dy grupe bazë, në varësi të vazhdimësisë së lëvizjes të organit punues, dhe atë në:

- mjetet me veprim të ndërprerë dhe
- mjetet me veprim të vazhdueshëm.

Nëse dëshirojmë të analizojmë efektin operativ, mundemi të analizojmë efektin që paraqet sasinë e mallit të operuar (t/h).

Efektivitetin mund ta tregojmë edhe në bazë të:

- çmimit operues të njësisë së barrës dhe
- shpenzimit të energjisë ngasëse.

Këtu do t'i ilustrojmë edhe me figura mjetet operative aeroportuale të cilat përdoren në operacionet e platformës (ramp operation) në operimet e aeroplanëve, ku vlen të ceket që shumica e mjeteve për ngarkimin dhe shkarkimin e peshave duke përfshirë kontejnerët, paletat dhe mallra të tjera të ndryshme përdoren mjetet dhe pajisjet e njëjta operative pasi që ato mund t'i përshtaten disa llojeve të aeroplanëve.

Ne nuk do t'i paraqesim të gjitha mjetet operative që përdoren në platformat e aeroporteve sepse janë shumë, mirëpo ne do të fokusohemi vetëm në ato mjete që kanë të bëjnë direkt me ngarkimin dhe shkarkimin e mallit/bagazhit dhe njësisë ngarkuese në/nga aeroplanët. [1]



### Karrocat për bartjen e mallrave/bagazhit



Figura 3.26. Disa lloje të karrocave për bartjen e bagazhit dhe mallrave të ndryshme. [25]

Këtu kemi paraqitur disa lloje të karrocave të cilat kanë kapacitetin e ngarkimit rreth 300 kg të cilat shërbejnë për bartjen e bagazhit ose mallrave nga vend sortimi i mallrave/bagazhit deri te aeroplani ose anasjelltas nga aeroplani deri te kaishi (traka) e arritjes respektivisht në terminalin e kargos në aeroport.

### Traktori tërheqës i karrocave





Figura 3.27. Disa lloje të traktorëve për bartjen e karrocave. [25]

Siç mund ta shihni edhe nga figurat me sipër kemi paraqitur disa lloje të traktorëve për tërheqjen e karrocave të mallrave/bagazhit por jo vetëm sepse të njëjtit mund të përdoren edhe për tërheqjen e karrocave të kontejnerëve dhe paletave ajrore.

Ka raste kur mund të tërhiqen edhe disa lloje të shkallëve ajrore që janë të dizajnuara pa motor vetanak që përdoren te aeroplanët për hyrjen dhe daljen e pasagjerëve nga aeroplani.

### Shiriti ngarkues (traka ngarkuese)



Figura 3.28. Kaishi (traka) për ngarkimin/shkarkimin e mallit/bagazhit nga/në aeroplan. [25]

Kaishi për ngarkimin/shkarkimin e mallrave ose të bagazhit në/nga aeroplani përdoret zakonisht për mallrat në paketa të vogla ose pjesë të vogla të cilat mund të zhvendosen me dorë apo për ngarkimin/shkarkimin e bagazhit nga aeroplani, kjo pajisje ka motorin vetëmanovrues dhe mekanizmin për ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesave.

### Ngarkuesi i peshave të rënda (high loader)



Figura 3.29. Elevatori ose ngritësi i peshave të rënda nga/në aeroplan. [25]

Elevatori ose ngarkuesit e peshave të rënda përdoren për ngarkimin/shkarkimin e kontejnerve dhe paletave ajrore por gjithashtu edhe të mallrave dhe pjesëve ose pajisjeve të ndryshme të cilat barten me aeroplan. Këta ngritës të peshave të rënda përdoren te shumica e aeroplanëve pavarësisht nga tipi i aeroplanit ose qëllimi i përdorimit si te aeroplanët për bartjen e kargos (mallrave) gjithashtu edhe te aeroplanët që bartin pasagjerë sepse në nivelin e dytë (të poshtëm) këta bartin mallra dhe bagazhin e pasagjerëve të ngarkuara në kontejnerë të cilët pastaj me ndihmen e kësaj pajisje ngarkohen dhe shkarkohen nga aeroplani.

### Karrocat për bartjen e paletave ajrore





Figura 3.30. Karrocat për bartjen e paletave ajrore. [25]

Karrocat për bartjen e paletave ajrore janë të pajisura me mekanizma të posaçëm që përbëhet nga rollnet rrotulluese dhe bllokadat të cilat shërbejnë për mbajtjen dhe bllokimin e paletës në mënyrë që gjatë lëvizjes paleta së bashku me mallin e ngarkuar të jetë e sigurt dhe mos të lëvizë fare.

Tërheqja e tyre bëhet me ndihmen e traktorit i cili e ofron karrocen deri te aeroplani ku gjindet ngritsi i peshave të rënda me ndihmen e të cilit pastaj paletat ngarkohen në aeroplan ose anasjelltas procesi i shkarkimit.

### Karrocat për bartjen e kontejnerëve



Figura 3.31. Karrocat për bartjen e kontejnerëve ajror. [25]

Edhe këto shërbejnë njësoj për bartjen e kontejnerëve të aeroplani për t'i ngarkuar kontejnerët në aeroplan me ndihmen e ngritësit të peshave të rënda ose anasjelltas bartjen e kontejnerëve në arritje deri në terminalin e kargos për shkarkimin e mallit. Edhe këto karroca janë të pajisura me mekanizmin special për bartje të sigurt të kontejnerëve ajror.

### Pirunierët



Figura 3.32. Pirunierët për ngritjen e peshave të rënda. [25]

Pirunierët në logjistikën e transportit ajror më së shumti gjejnë përdorim brenda terminalit të kargos kur bëhet seleksionimi i mallit dhe pozicionimi i mallrave nëpër repartet e terminalit të kargos qoftë ai mall si import apo eksport. Përdoren edhe për ngritjen e paletave nga mbajtësit statik në karrocen për bartjen e paletave.

### Mbajtësit statik të paletave ajrore



Figura 3.33. Mbajtësit statik të paletave ajrore. [25]

Mbajtësit statik përdoren për vendosjen e paletave dhe pregatitjen ose ndërtimin e paletës nëpër vend sortime ose në terminalin e kargos deri në finalizimin e saj për t'u bartur pastaj drejt aeroplanit ku dhe do të ngarkohet.

### Mbajtësit e rrafshët statik të paletave ajrore



Figura 3.34. Mbajtësit e rrafshët statik të paletave. [25]

Edhe këto përdoren për vendosjen e paletave ajrore dhe ndërtimin e tyre me mallra deri në finalizimin e tyre ose përdoren edhe për mbajtjen e paletave të zbrazura varësisht nga nevojat e kompanisë.

Edhe pse përbëhen nga mekanizmat me rrotulluese dhe bllokadat për shkak të nivelit të ulët që kanë, prandaj duhet patjetër të përdoret piruneri për vendosjen e paletave ajrore në të.

Pas ndërtimit dhe përfundimit të ngarkimit të paletës bëhet mbyllja e saj me rrjetat speciale anësore (side nets) dhe sipër paletës (top nets) dhe për tu ngarkuar në karrocën për bartje prap duhet të përdoret piruneri pasi që mekanizmi rrotullues nuk hyn në punë për arsye se niveli i karroces bartëse në këtë rast është më i lartë se niveli i këtij mbajtësi.

## 4 DOKUMENTACIONI I LOGJISTIKËS NË TRANSPORTIN AJROR

### 4.1 DOKUMENTET E NGARKIMIT/SHKARKIMIT TË MALLIT/BAGAZHIT NË/NGA AEROPLAN/I

Kompanitë kontraktuese duhet të parashikojnë dorëzimin elektronik të informacionit për ngarkesat para mbërritjes ose nisjes së ngarkesave nga aeroporti.

Në varësi të aftësive teknologjike të kompanisë kontraktuese, dokumentet për importimin ose eksportimin e mallrave, përfshijnë Manifestin e Transportit (Cargo manifest) dhe dokumentin e Air way bill, të cilat pranohen kur dërgohen në formën elektronike të transmetuar në sistemin e informacionit të autoriteteve publike të atij vendi ku transportohet malli.

Dorëzimi dhe prezantimi i Manifestit të Transportit (Cargo manifest-it) dhe Air way bill-it për mallin e transportuar janë përgjegjësi e operatorit të kompanisë së aeroplanit ose agjentit të tij të autorizuar. Dorëzimi dhe prezantimi i dokumenteve të tjera që kërkohen për verifikimin e mallit janë përgjegjësi e deklaruesit.

Raporti me udhëzimet mbi ngarkesën (LDM) duhet të lëshohet për çdo fluturim që nisët nga një destinacion ose aeroport, i cili duhet të kryhet vetëm nga personeli i trajnuar i kontrollit të ngarkesës. Raporti me udhëzimet e ngarkimit i dorëzohet personit përgjegjës për mbikëqyrjen e ngarkimit në mbajtje.

Ngarkesa duhet të shpërndahet në ndarje nëpër kompartmentet e aeroplanit në përputhje me udhëzimet në raportin e ngarkimit.

Devijimet nga udhëzimet e ngarkimit nëse patjetër është e nevojshme duhet të miratohen më parë nga kontrolluesi i ngarkesës.

Kur ngarkimi të ketë mbaruar, personi që mbikëqyr procesin e ngarkimit do të shënojë në pjesën e raportit sasinë dhe peshën ose numrin e pjesëve të secilës ngarkesë që është ngarkuar në secilën pozicion.

Për pozicionet boshe që nuk ka të ngarkuar asgjë duhet të shënohet me shprehjen "NIL".

Terme të lira jashtë frazologjisë së aviacionit nuk guxojnë të përdoren dhe nuk janë të pranueshme në dokumentet e raporteve.

Para pranimit të fletës së ngarkesës, LDM i nënshkruar duhet t'i dorëzohet ekuipazhit për të konstatuar nëse ngarkesa aktuale e mallrave dhe shpërndarja e peshës së tyre të treguar në fletën e ngarkesës është e saktë apo jo.

Forma origjinale mbetet në arkivin e stacionit (min. 3 muaj), një kopje e mban mbikëqyrësi i ngarkimit dhe një kopje e mban kapiteni (Piloti i fluturimit).

095064

**AIRCRAFT HANDLING REPORT**

Commercial <input type="checkbox"/>		Military <input type="checkbox"/>		Cargo <input type="checkbox"/>		Other _____		Date: _____	
Airline			Flight No.		A/C type		Registration		Stand

Services (mark with √)										
PBB <input type="checkbox"/>	Bus 1 <input type="checkbox"/>	Cabin cleaning <input type="checkbox"/>	Services from PBB							
Stair 1 <input type="checkbox"/>	Bus 2 <input type="checkbox"/>	Fire assistance <input type="checkbox"/>	400 Hz <input type="checkbox"/>							
Stair 2 <input type="checkbox"/>	Tractor 1 <input type="checkbox"/>	Mobile GPU * <input type="checkbox"/>	Air condition <input type="checkbox"/>							
Belt 1 <input type="checkbox"/>	Tractor 2 <input type="checkbox"/>	ASU <input type="checkbox"/>	PW <input type="checkbox"/>							
Belt 2 <input type="checkbox"/>	Potable water <input type="checkbox"/>	Crew transport <input type="checkbox"/>	* Mobile GPU times							
Ambulift <input type="checkbox"/>	Toilet service <input type="checkbox"/>	Catering transport <input type="checkbox"/>	From					Until		
Trolley: _____ pcs.	Highloader 1 <input type="checkbox"/>	External heating <input type="checkbox"/>	:	--				:		
Ballast: _____ kg.	Highloader 2 <input type="checkbox"/>	Baggage ID check <input type="checkbox"/>								
Pushback <input type="checkbox"/>	Deicing <input type="checkbox"/>	Crew assistance <input type="checkbox"/>	Refuelling							
Towing <input type="checkbox"/>	Forklift 2T <input type="checkbox"/>		Yes					No		
Additional manpower _____ staff / hr			<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>		
Manual removal of ice and snow _____			<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>		

Other services (not listed above) \_\_\_\_\_


Remarks: (e.g. "Fuel spill") \_\_\_\_\_

Baggage loading/offloading staff (indicate staff names)

1. \_\_\_\_\_ 3. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_ 4. \_\_\_\_\_

Aircraft Visual Check (Arrival & Departure)	ARRIVAL		DEPARTURE	
	Yes	No	Yes	No
- Damage around passengers and service doors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Damage on the compartment doors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Leakage around the wings / engine / fuselage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Mark any damage found on the picture above.

Comments or description of the damage found: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Aircraft Supervisor name & signature \_\_\_\_\_ Airline signature (if available) \_\_\_\_\_

Figura 4.1. Raporti me udhëzimet e shërbimeve të kryera në aeroplan.



<p>LDM From: Pristina International Airport Attn: PRN LKIAAIRPORT QUOTE</p> <p>LDM WAXXX /21.HBXXX.168Y.2/5 -PRN.93/68/7/7.T2850.1/840.3/823.4/1015.5/172.PAX/0/0/168 .PAD/0/0/0.HUM/3/20.HUM/3/80.HUM/1/120.HUM/1/120 SI PRN B/2215.C/340.M/295 PAX WEIGHTS USED M 88 F 70 C 35 I 0 DOW ADJ WGT/IND ADDITIONS NIL DEDUCTIONS NIL PANTRY CODE S PRN C 340 M 295 B 146/ 2215 O 0 T 0 CPT1 D PRN BY 600R C 240* CPT3 PRN BY 600 M 123 C 100*R CPT4 D PRN BY 1015 CPT5 D PRN M 172 UNQUOTE</p>	<p>CPM From: Pristina International Airport Attn: LKIA SITA E-MAIL</p> <p>QUOTE CPM XX1015/13.XXJPA.12C141Y.MIX CON/PAL -11P/PKC9320TK/PRN/270/C.HUM -12P/AKH2289TK/PRN/167/C.RFL.RMD -13P/AKH1859TK/PRN/128/C -31P/AKH2743TK/PRN/635/B0 -32P/AKH0572TK/PRN/636/B0 -41P/AKH0905TK/PRN/449/B1 -42P/N -51/X -52/PRN/42/BF/B.VR13 -53/PRN/35/O.EIC/35.VR29 END UNQUOTE</p>
---	---

Figura 4.2. LDM dhe CPM me ULD Informatat e ngarkimit të ngarkesave në aeroplan nga sistemi SITA.

#### 4.2 FLETËNGARKESA E POSTËS SË SHPEJTË (manifesti)

Është dokumenti më i rëndësishëm i cili përdoret me rastin e transportit të postës së shpejtë në përgjithësi.

Dorëzohet gjatë secilit turn të transportimit të postës së shpejtë kur ai transportohet në llogari të palëve tjera.

Rëndësia e tij është se mundëson përcjelljen e lëvizjes së postës së shpejtë, paraqet llojin e postës së shpejtë, mjetin transportues etj., dhe gjithashtu shërben edhe si dokument për transportin e realizuar.

1 / 2

Company originating mail manifest  
**Lufthansa Cargo AG**

Airport  
**VIE, Vienna, Austria**

Airline  
**OS, [redacted] Airlines**

Date  
**2019 NOV 06**

Flight Number <b>OS [redacted]</b>	STD (Date) <b>2019 NOV 06</b>	Destination <b>PRN, Pristina, Bosnia &amp; Herzegovina</b>					
Container No <b>TRY7412VI</b>							
Mail No	Office of origin	Office of destination	Number of receptacles			Gross weight	Remarks
			LC/AG	CP	Others		
90144	DEFRAA	XZPRNA	1			1.3 F	
90145	DEFRAA	XZPRNA	1			15.0 F	
90165	DEFRAA	XZPRNA	1			1.0 F, R, V	
90152	DKCPHA	XZPRNA	1			2.5 F, R, V	
90019	MDKIVA	XZPRNA	1			0.7 F, R, V	
90103	SKBTSA	XZPRNA	1			0.2 F, R, V	
91103	USORDT	USPRNT	1			11.3	
Totals Page			7	0	0	32.0	
Totals Container			7	0	0	32.0	
Totals Flight			8	1	0	50.5	

Figura 4.3. Fletëngarkesa e postës së shpejtë.

### 4.3 FLETËURDHËRESA E TRANSPORTIT RRUGOR TË MALLRAVE

Është dokumenti i cili përdoret për kryerjen e detyrës së caktuar me mjetin e transportit rrugor, e shpesh është edhe dokument përcjellës i punës së mjetit transportues.

Fletëurdhëresën e transportit e jep punëtori përgjegjës i transportit në ndërmarrje apo institucion, dhe atë pak para nisjes për në transport të mjetit transportues.

Në dokument shënohen të gjitha të dhënat e nevojshme që kanë të bëjnë me punën ditore të mjetit transportues si dhe të dhënat teknike në lidhje me mjetin transportues.

Abrechnungsreferenz: GB61-000904

**CEVA**

**CARGO - MANIFEST TRUCK 05/11/2019**

**CEVA-Notrufnummer 24 h >**

**ABSENDER:**

**EMPFÄNGER FRA:**  
 Fraport Cargo Services GmbH  
 Cargo City Süd, Geb. 532

AWB-Nr.:	No. of Pcs.	Zollstatus	Weight		Dest.	Dossier
			actual	charg.		
624-50277824	9	X-Ware	387.0	911.5	PRN	061-111-0006695
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>		<b>387.0</b>	<b>911.5</b>		

**Bitte bei Kewill Terminal zuerst die F Nummer scannen und erst bei Freigabe anliefern!**

**\*\*\* SICHER MACHEN DURCH SWISSPORT \*\*\***

**>> ANLIEFERUNG AM 06.11.2019 bis 06:00 !! UHR**

<b>LIEFERTERMIN:</b>	<b>06/11/2019</b>	<b>bis 06:00 Uhr</b>
----------------------	-------------------	----------------------

OBEN GENANNTEN WAREN VOLLZÄHLIG UND IN AUSSERLICH EINWANDFREIEM ZUSTAND ÜBERNOMMEN  
 DATUM: \_\_\_\_\_ Kfz-Kennzeichen: \_\_\_\_\_  
 UHRZEIT: \_\_\_\_\_ NAME: \_\_\_\_\_  
 UNTERSCHRIFT: \_\_\_\_\_

Wir arbeiten ausschließlich auf Grund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neuste Fassung  
 Die Speditionsversicherung ist bei der DBV-winterthur eingedeckt

Seite 1

Figura 4.4. Fletëurdhëresa e mallit për transportin rrugor.

Pas përfundimit të punës, urdhëresa e transportit evidentohet dhe ruhet si dokument. Në urdhëresën e transportit në bazë të rubrikave të parashikuara duhet të vendosen të gjitha të dhënat në lidhje me transportimin e mallrave edhe atë në renditje kronologjike. Fletëurdhëresa e transportimit përbëhet nga fleta e parë e jashtme ku shkruhen të dhënat themelore dhe anës së brendshme ku shkruhen të dhënat në lidhje me evidentimin e punës së mjetit transportues.



#### 4.5 DOKUMENTI I EVIDENTIMIT TË MALLIT NË DEPON E TERMINALIT TË KARGOS NË AEROPORT

Dokumenti i paraqitur më poshtë përdoret në terminalin e kargos në Aeroport për evidentimin dhe selektimin e mallit që gjendet në depon e terminalit të kargos.

Ky dokument përdoret gjithashtu edhe për mallin i cili eksportohet nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” Limak Kosovo për në vendet tjera nëpërmes trafikut ajror.

Dokumentin e plotëson stafi në depon e terminalit të kargos duke filluar nga numri i Air Waybill-it AWB-së lista ajrore e ngarkimit, i cili e identifikon mallin përkatës (për një mall), numri i pakove të mallit, pesha e mallit, destinacioni ose numri i fluturimit të aeroplanit me të cilin importohet/eksportohet malli, data, dhe numri i importit të mallit apo numri i librit të regjistrimit i cili vendoset nga stafi i kargos për atë mall (dërgesë).

Vendosja e këtij dokumenti me këto të dhëna në secilin pako për secilin mall (dërgesë) si për mallin në eksport ashtu edhe për mallin në import ndihmon shumë në gjetjen e shpejtë të mallit dhe procesimin e tij deri te pronari.

Ky dokument i vendosur në secilin pako të mallit me të dhënat përkatëse ia lehtëson shumë punën stafit në depon e kargos që në fund të çdo dite punëtorët e bëjnë evidentimin e mallit të mbetur në terminalin e kargos në Aeroport .

**Limak**  
**KOSOVO**

**LIMAK KOSOVO INT. AIRPORT J.S.C.**  
**ADEM JASHARI**

Pristina International Airport J.S.C.  
Cargo Terminal

Numri AWB-së  
AWB Number \_\_\_\_\_

Numri i Koletave  
Number of pieces \_\_\_\_\_

Pesha - KG  
Weight - KG \_\_\_\_\_

Numri i fluturimit  
Flight number \_\_\_\_\_

Data  
Date: \_\_\_\_\_

Nr. Librit-Import  
No. Books-Import \_\_\_\_\_

Figura 4.6. Dokumenti i evidentimit të mallit në terminalin e kargos.

#### 4.6 FLETËDËRGESA E MALLIT (Cargo Manifest)

Fletëdërgesa është dokument i evidentimit të mallit në arritje i përket kompanisë ajrore me të cilën ka arritur malli në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Limak Kosovo.

Në këtë rast malli në Aeroport ka arritur me aeroplanin e kompanisë ajrore Austrian Airlines AUA769, në të cilin gjinden të dhënat e aeroplanit si dhe të dhënat për mallin e arritur.

Nëpërmes këtij kargo manifesti identifikohet malli nga dy palët shërbimi doganorë dhe stafi i kargos në Aeroportin e Prishtinës.

Ky dokument i dorëzohet nga Piloti agjentit të shërbimit doganor dhe stafit nga terminali i Aeroportit të cilët dalin së bashku te aeroplani për ta bërë pranimin e mallit dhe evidentimin nëse malli në arritje nga dërguesi përputhet me fletëdërgesën e mallit.

Pas verifikimit dhe evidentimit të mallit ky dokument nënshkruhet nga dy palët, shërbimi doganor i Republikës së Kosovës dhe stafit nga terminali i kargos në Aeroport.

### Air Cargo Manifest

I.C.A.O. Annex 9, Appendix 3

Date Prepared: 06-Nov-2019 18:28  
 Page: 1  
 Prepared by: HANDLING

Owner or Operator: [REDACTED] AIRLINES      Manifest No:  
 Registration:      Customs Ref:  
 Point of Loading: SAW Flight No./Date: PC [REDACTED] 06-Nov-2019 Point of Unloading: PRN  
 STD: 22:05

AIR WAYBILL	PIECES	WEIGHT	NATURE OF GOODS	OPERATOR	P	OFFICIAL USE
<b>BULK</b>						
624-50200990	1	130.0	HUMAN REMAINS DUS-PRN	PC1002/06 U		X HUM
	1	130.0 kg				
<b>Total:</b>	<b>1 Pcs</b>	<b>130.0 kg</b>		<b>Total No. of AWB's:</b>	<b>1</b>	

Figura 4.7. Dokumenti i kargo manifestit.

<b>CARGO MANIFEST</b>				
Operator .....				
Marks of Nationality and Registration* .....		Flight No. ....		Date .....
Point of lading ..... (Place)			Point of unloading ..... (Place)	
Air Waybill Number	Number of packages	Nature of goods*	For use by operator only	For official use only

Figura 4.8. Dokumenti i kargo manifestit.

**4.7 DOKUMENTI UNIK DOGANOR (DUD)**

Dokumentit unik doganor është dokument, i cili shfrytëzohet në procedurë të importit dhe eksportit doganor, dhe për mbikëqyrjen e doganës në mallin i cili sillet apo dërgohet nga territori doganor për plotësim i dërgohet doganës tjetër që ka të bëjë me mjetet transportuese.

Dokumentin DUD e plotëson personi i autorizuar transporteri apo shpediteri dhe ja lë në vërtetim organit kompetent doganor për secilin kalim të mallit në kufi të importit apo eksportit, e cila kryhet pas kontrollit të mallit.

DUD është formular i paraparë dhe shfrytëzohet si deklarate e shkruar doganore. DUD kompleti përbëhet nga setet prej 8 fletëve ose sete i dy qëllimshëm me pesë sete.

Formularët DUD plotësohen me makinë shkrimi ose shtypës, ndërsa shënimet nuk mund të përmirësohen apo mbishkruhen. [7]

REPUBLIKA E KOSOVES

### DOKUMENTI UNIK DOGANOR

2. DËRGUESI/EKSPORTUESI NR		1. DEKLARATË		A. ZYRA DOGANORE DËRGUESE/EKSPORTUESE/DESTINUESE	
		4. FLET NGARKESA			
8. MARRESI/IMPORTUESI NR		5. SHENJAT		6. NUMRI I PAKOVE	
		7. NUMRI PREFERUES			
14. DEKLARUESI/PERFAQESUESI NR		9. PERSONI PERGJEGJES FINANCIAR		13. PPB	
		10. SHTETI DËRGUESIT		11. SHTETI TREG/PRIC	
18. DEKLARUESI NACIONAL I AUTOMJETEVE TRASPORTUES NE NISJE/ARRITJE		19. KON		20. KUSHTET E DEREGES/VENDIZONA E DEREGES	
		21. IDENTITETI NACIONAL I MJETIT AKTIV TRANSPORTUES QE KALON KUFRIN		22. VALUTA DHE SHUMA E PERQATSHME E FATURUAR	
24. LLOJI I TRANSAKSIONIT		25. LLOJ I KOM NE KUF		26. LLOJ I KOM BRENDSHEM	
27. VENDI I NGARKIMIT		28. TE DHENAT FINANCIARE DHE BANKARE		29. ZYRA DOGANORE HYRESE/DALESE	
30. VENDORODHJA E MALLIT		31. PAVETI I 18 DITE SHENJAT DHE NUMRI -NR I KONTENJERIT-SASIA DHE LLOJI		32. SHENJAT	
33. NR TARIFOR I MALLIT		34. KODI I SHTETIT TE ORIGJINES		35. PESHA BRUTO (KG)	
36. BENEFICIONI		37. PROCEDURA		38. PESHA NETO KG	
39. KUOTA		40. DEKLARATA PERMBLEDHESE/DOKUMENTI PARAPRAK		41. NJESIA PLOTESU	
42. CMIMI I MALLIT		43. MV		44. DOKUM SHENJAT DHE SHUMENI QITURA DHE INFORMAT A PLOTSUES E	
45. PERSHTATJA		46. VLERA STATISTIKORE		47. LLOJ I BAZA PER LLOGARITJE	
48. SHKALLA E TAKSES		SHUMA MP		49. IDENTIFIKIMI I DEPOS	
49. IDENTIFIKIMI I DEPOS		50. PERSONI PERGJEGJES NR		51. NENSHKRIMI	
52. PERFAQESUAR NGA:		53. C: ZONA DOGANORE E NISJES		54. VENDI DHE DATA	
54. VENDI DHE DATA		55. KODI		56. ZYRA DOGANORE EDESTINUESI	
57. REZULTATI		58. VULA		59. EMRI DHE NENSHKRIMI I DEKLARUESIT	
60. SASIA E PLOMBAVE		61. IDENTITETI I PLOMBAVE		62. AFATI (DATA)	
63. INFORMATA E ZHDOGANIMIT		64. VULI		65. EMRI DHE NENSHKRIMI I DEKLARUESIT	

Figura 4.9. Dokumenti Unik Doganor (DUD).



**4.8 FLETËDALJA E MALLIT NGA TERMINALI DOGANOR I KARGOS**

Lista dalëse nga terminali është një dokument i cili përdoret në degën e doganës së Kosovës në Aeroportin e Prishtinës, ky dokument përdoret pasi shpediteri t’i ketë kryer të gjitha obligimet në shërbimet e doganës.

Dokumentin e plotësojnë agentët në shërbimin e doganës më të dhënat të cilat merren nga DUD-i .

DUD-i i cili deklarohet më herët më të dhënat përkatëse për mallin, vlerën e mallit etj., ku të gjitha këto informacione barten në dokumentin e fletëdaljes së mallit nga terminali dhe plotësohet me këto të dhëna të rëndësishme siç janë: importuesi, agjencioni për shpeditim, numri i DUD-it, identifikimi i kategorisë së mallit, numri i fluturimit së bashku me numrin e AWB-së, si dhe çmimi i pagesës së mallit. Ky dokument i shërben shpediterit i cili e prezanton në zyrën e financave të depos së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari“ si dëshmi që i ka kryer obligimet ndaj shërbimit të doganës së Republikës së Kosovës në Aeroport.

Agjenti i financave në depon e terminalit të Aeroportit posa t’i dërgohet ky dokument menjëherë mund ta vazhdojë lëndën për obligimet (kryerjen e faturës) ndaj depos së terminalit të kargos në Aeroport. Një kopje e këtij dokumenti së bashku me AWB-në dhe DUD-in ndalet në kargo financa. [11]

Figura 4.10. Fletëdalja nga terminali doganor i kargos (Lista dalëse nga terminali).

#### 4.9 DEKLARATA PËR VLERËN DOGANORE (DV1)

DV1 është formular i paraparë në të cilin futen shënimet e vlerës së mallit për një dërgesë që kanë të bëjnë me pagesën e detyrimeve doganore dhe tatimin në vlerën e shtuar (TVSH). Formularët DV1 mund të kenë edhe faqe plotësuese të cilat janë pjesë integrale e deklaratës (drejtoria e doganave , 2005a).

Transportuesi vjen deri tek formulari DV1 me blerjen e tij në shtypshkronja ose ndërmarrje të specializuara. Formulari plotësohet me makinë shkrimi ose shtypës. Shënimet nuk mund të mbishkruhen ose përmirësohen.

Personi i cili dorëzon dhe nënshkruan set DV1 është përgjegjës për saktësinë e shënimeve të regjistruara në deklaratë dhe në secilën faqe të vazhdimit për besueshmërinë e dokumenteve të prezantuara në bazë të së cilës janë shkruar shënimet dhe ka për obligim të dorëzimit të dokumenteve tjera dhe informata shtesë për vërtetësinë e vlerës doganore të mallit.

DV1 dorëzohet në set prej dy ekzemplarëve, nga të cilët njërin e mban organi doganor, ndërsa tjetri i kthehet dorëzuesit. DV1 tregohet në secilën deklaratë doganore importuese për mallin i cili i nënshtrohet regjimit doganor (taksave në bazë të vlerës së mallit), përveç në rastet të parapara me rregullore. [11]

#### 4.10 AIR WAYBILL

Lista ajrore e ngarkesës është një dokument i cili e paraqet një lloj të mallit, një dërgesë në arritje. Me rastin e përgatitjes së mallit për transport ajror, ngarkuesi i aeroplanit apo piloti ajror lëshon listën ngarkuese të bartjes, që paraqet vërtetimin për dërgimin e mallit, që bartet me një mjet ajror (aeroplan).

Lista ngarkuese nuk jepet për mjetin bartës, por për çdo dërgesë që bartet me një mjet ajror.

Në komunikacionin ndërkombëtar ajror përmbajtja obliguese AWB-së është rregulluar me protokoll, kurse uniformimin e saj e ka vërtetuar IATA (Shoqata ndërkombëtare ajrore).

AWB-ja paraqet dokumentin ndërkombëtar fletëngarkesë të transportit të mallrave në komunikacionin ajror. Kjo përmban këto të dhëna : emrin dhe adresën e marrësit, llojin dhe sasinë e mallit, numrin e paketës apo paletës, mënyrën e paketimit, regjistrimin e dokumenteve që i bashkëngjiten listës ngarkuese.

AWB përbëhet prej 3 dokumenteve (kopjeve) origjinale dhe 9 kopjeve tjera. Seti prej 12 kopjeve i distribuohet shpeditërit, eksportuesit, kompanisë ajrore, importuesit, etj. Përveç listës ngarkuese të transportit ajror, në transportin ajror dokument me rëndësi është edhe cargo manifesti, që përmban specifikimet dhe regjistrin e mallit që gjendet në aeroplan. [11]

235 LIS 30946941		235 3094 6941					
Shipper's Name and Address 500563004  QUINTA DO PINHEIRO N°1 ALVERCA DO RIBATEJO 2615-001		Shipper's Account Number  Not Negotiable <b>Air Waybill</b> AIRLINES Issued by ATATURK HAVA LIMANI YESILKOY ISTANBUL / TURKEY					
Consignee's Name and Address  REPUBLIC OF KOSOVO CONTACT: GENT TURTULLA PH/FAX:		Consignee's Account Number  Received in Good Order and Condition  at (place) _____ on (date/time) _____  Signature of Consignee or his Agent					
Issuing Carrier's Agent Name and City LISBOA TRANSITARIOS LDA		Accounting Information  Isento Artº 14º do CIVA					
Agent's IATA Code 6447136		Account N.º					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing AIRPORT LISBOA, PORTUGAL		Reference Number  Optional Shipping Information					
To By First Carrier / Routing and Destination IST PRN TK		Currency CHGS WT/VAL Other EUR PP P P Declared Value For Carriage N.V.D.					
Airport of Destination PRISTINA		Requested Flight/Date TK TK					
Handling Information KEEP COOL (+15º/+25ºC) DOCS. ATTACHED		Amount of Insurance N.V.D.					
		INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'Amount of Insurance'.					
		SCI Status: X					
N. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Classe	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)
1	86,0	K	Q	132,0	2,90	382,80	PHARMACEUTICALS NOT RESTRICTED DIMS/CMS: 120X80X82 HSCODE: 30049000
1	86,0					382,80	
Prepaid Weight Charge 382,80		Collect Valuation Charge Tax		Other Charges AWA 35,00 GTC 2,00 MYC 100,32 SCC 7,92			
Total Other Charges Due Agent 35,00		Total Other Charges Due Carrier 110,24		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.			
TOTAL PREPAID 528,04		TOTAL COLLECT		FUTURCARGO TRANSITÁRIOS. LDA.  Signature of Shipper or his Agent			
Currency Conversion Rates		CC Charges In Dest. Currency		Executed on (Date) 16-09-2019 at (Place) LISBOA  Signature of Issuing Carrier or its Agent			
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		235 3094 6941	
<b>COPY 4 (FOR DELIVERY RECEIPT)</b>							

Figura 4.11. Air Way bill lista ajrore e ngarkesës.

#### 4.11 FATURA PËR SHËRBIMET E AEROPORTIT GJATË IMPORTIT

Ky dokument lëshohet nga stafi i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" në depon e terminalit të kargos.

Pas kryerjes së obligimeve në doganën e Republikës së Kosovës, shpediteri drejtohet te financat e kargos për kryerjen e obligimeve ndaj terminalit të kargos në aeroport.

Shpediteri nga stafi i financave të depon së terminalit të kargos në Aeroport i lëshohet fatura për mallin e deklaruar. Faturimi kryhet në bazë të ditëve se sa gjatë malli ka qëndruar në depon e terminalit të kargos si dhe sasisë ose peshës së mallit, pastaj në bazë të këtyre kritereve vendoset tarifa (çmimi) për pagesë. Me faturën e lëshuar nga sektori i financave, shpediteri e kryen pagesën që i është paraqitur në faturë, dhe me kryerjen e kësaj pagese shpediteri pastaj është i lirë për ta bërë tërheqjen e mallit nga depoja e terminalit të kargos në Aeroport. [7]

Pas kryerjes së obligimit të kargos shpediteri është i obliguar që të nënshkruaj në librin e kargos si dëshmi që po bënë tërheqjen e mallit nga terminali i kargos dhe në këtë mënyrë përfundon kjo procedurë.

**LIMAK KOSOVO INTERNATIONAL AIROPORT**  
**J.S.C**  
 Fiskal No: |  
 VAT No: |  
 Bussiness No: |  
 Account No: |  
 Swift Code: |

**FATURË**

**Fatura për shërbimet e ANP-së gjatë importit**

Numri i AWB-së: 02036369992 341946	Numri i Faturës: CAIM00130149	Koha Faturimit: 09-11-2019 12:41:10
Emri i Pranuesit: Klienti: Nr. Fiskal: Nr. TVSH: 330250514 Nr. Biznesit: L...	Agjencioni Doganor: TROJET	Nr. DUD-it: R16118

**Të dhënat e dërgesës**

Lloji mallit	Nr. i pakove	Pesha	Njesia	Data e arrijtes së dërgesës	Data e tërheqjes se dërgesës	Nr. i depehës
SPARE PARTS	2	15	Kg	22-10-2019 02:57:48	09-11-2019 12:30:36	

**Shërbimet për faturim**

Shërbimi	Njesia	Cmimi njesi	Sasia	Pesha	TVSH %	TVSH	Cmimi pa TVSH	Cmimi me TVSH
2.1.8 Pagesa per cdo fletedergese te pranuar bazuar ne manifestin e kargos (manipulimi)	Tarife	10.00 €	1	0.00	18.00%	1,80€	10,00€	11,80€
1.1.3 Deri 30 kg	Tarife	2.15 €	1	0.00	18.00%	0,39€	2,15€	2,54€
3.12 Ngjitja e etiketave ne njesi te kargos sipas udhezimeve dhe kontrolli i derguesit te urdhereses per deponim per etikete	Nr. Pako	0.07 €	2	0.00	18.00%	0,03€	0,14€	0,17€
3.2.16 Fotokopja	Cope	0.30 €	1	0.00	18.00%	0,05€	0,30€	0,35€
2.1.1 Deri 30 kg ne dite	Dite	0.50 €	16	0.00	18.00%	1,44€	8,00€	9,44€

Koment:	Totali pa TVSH : 20,59€ TVSH(18.00%): 3,71€ Totali me TVSH : 24,30€
---------	---

**Gjithsej per pagese : 24,30Euro**

**Financa Cargo**  
 Kontakti:  
 Tel: +381

Personi shites Cargo:	Emri i marrësit të dërgesës :	Kontrolluar C.T.L :

Konfirmuar nga:		
Banka:		
Arkatari:	Data:	Vendi : Vula:

Figura 4.12. Fatura për shërbimet e ANPAJ -së gjatë importit.

#### 4.12 FATURA E ÇMIMIT TË MALLIT

Ky dokument lëshohet nga fabrika e cila ka eksportuar këtë lloj malli në Republikën e Kosovës nëpërmes trafikut ajror.

Ky dokument identifikohet me numrin e faturës dhe specifikohet lloji i mallit saktësisht, pastaj sasia e mallit dhe vlera e mallit për secilën pjesë veç e veç si dhe në fund jepet totali i çmimit të gjithë mallit. Kjo faturë me çmimet për mallin në import i ndihmon edhe importuesit për kalkulimin ose nxjerrjen e çmimit për secilin mall në treg.

Secili lloj i mallit në arritje duhet të identifikohet me Air Waybill-in listën ajrore të ngarkesës së tyre.

Në këtë dokument janë të specifikuar të gjitha informatat për mallin siç janë: lloji i mallit, sasia e mallit, eksportuesi i mallit, importuesi ku ceket me saktësi destinacioni ku ka për tu dërguar malli dhe të dhënat tjera.

Doganierët në bazë të AWB-së dhe dokumenteve tjera të bashkangjitura si dhe faturës së mallit e përpilojnë numrin e EP-së, me anë të së cilës regjistrohet automatikisht në data bazën e sistemit të doganës së Republikës së Kosovës që vërteton se ky mall është evidentuar. [13]

**INVOICE**

N.T.SH. [REDACTED]  
Dr. [REDACTED]  
Rr. Washingtonit 65  
Gjilan  
Kosovo

Swissgenetics  
Meienfeldweg 12  
Postfach  
3052 Zollikofen  
T: [REDACTED]  
F: [REDACTED]  
CHE-105.884.749.MWST

Document number: E1900125  
Document date: 05.11.2019  
Order date: 17.10.2019

Payable till: 90 days net  
Page: 1  
Client number: 89028

Reg. Number	Name	RC	Quantity	Unit price	Total EUR	TVA
CH 120.0923.9534.0	Limosin	LM	2'000	0.91	1'820.00	SW025
CH 120.0877.0783.7	Red Holstein	RH	1'700	0.91	1'547.00	SW025
CH 120.0667.6282.6	Simmental	SI	1'500	0.91	1'365.00	SW025
CH 120.0690.9665.2	Simmental Beef	SM	5'500	0.91	5'005.00	SW025
Subtotal			10'700		9'737.00	SW025
Handling/Health Certificate			1	100.00	100.00	SW025
Airfreight charges			1	490.00	490.00	SW025
Insurance			1	200.00	200.00	SW025
Total CIP - Airport Pristina - Incoterms 2010					10'527.00	SW025
Exp. TVA 0.0 % (Code SW025) of					EUR 10'527.00	
Total CIP - Airport Pristina - Incoterms 2010						

Figura 4.13. Fatura e çmimit të mallit.

#### 4.13 DOKUMENTI I ZHDOGANIMIT TË MALLIT

Dokumentin e zhdoganimit shpediteri e pranon nga Dogana e Republikës së Kosovës, në këtë rast dega në aeroport pasi që të kryej obligimet doganore për atë mall. Dokumenti shkarkohet nga sistemi Asycuda system online me qasje vetëm për personat e autorizuar.

Si dëshmi shpediteri pastaj me këtë dokument paraqitet te terminali i kargos te stafi i departamentit të financave të aeroportit për t'i kryer obligimet ndaj terminalit të kargos në të cilën ka qëndruar malli i importuar në Kosovë nëpërmes transportit ajror.

Pasi që të verifikohet nga agjentët e financave që shpediteri ka kryer obligimet ndaj doganës së Kosovës atëherë agjenti i financave i lëshon faturën për obligimet ndaj terminalit të kargos.

Me përfundimin e këtij shërbimi dhe dëshminë që është kryer pagesa edhe ndaj terminalit të kargos atëherë shpediteri mund të bashku me pronarin e mallit të bëjnë tërheqjen e mallit të tyre dhe në këtë mënyrë përfundon i tërë procesi. [11]


Ministria e Financave Drejtoria e Përgjithshme		ASYCUDA	
<b>FLETË DALJE</b>			
Zyra	2011 - AEROPORTI I PRISHTINES -	Numri_Pagesës	2019 P 12006
Deklaruesi	Matrësi Nr.	Eksportuesi Nr.	
600184808		GMBH	
	Numri vler.	2019 L 16178	Lloji E m e r t . 2
	Numri i references	2019 R 16118	Paket 2
Pesha tot.	Identiteti dhe nacionaliteti i mjeteve transportuese në nisje		Identiteti dhe nacionaliteti i mjeteve transportuese në kufi
15	02036369992	UPS341946 SI	02036369992 UPS341946 SI
<b>Shënim i rëndësishëm:</b>			
Ky dokument vërteton që mallrat e përfshira në deklaratën e mësipërme kanë kaluar të gjitha procedurat e zhdoganimit dhe konsiderohen të lira.			
<b>Shënim i rëndësishëm:</b>			
Ky dokument vërteton që mallrat e përfshira në deklaratën e mësipërme kanë kaluar të gjitha procedurat e zhdoganimit dhe konsiderohen të lira.			
			
Printuar me			
09/11/2019 10:26			

Figura 4.14. Dokumenti i zhdoganimit të mallit.

## 5 LOGJISTIKA E TRANSPORTIT AJROR NDËRKOMBËTARË TË MALLRAVE

Logjistika si një fenomen i ri i shekullit 21 ka depërtuar në fusha të ndryshme të jetës sonë, duke përfshirë transportin ajror.

Zbatimi i parimeve të logjistikës në operacionet e aeroporteve dhe në transportuesit ajror ka sjellë shumë ndryshime në organizimin e proceseve të aeroportit dhe gjithashtu shumë ndryshime në fushën e koordinimit dhe bashkëpunimit të gjitha elementeve të transportit ajror.

Kërkesat për optimizim të plotë të proceseve dhe shërbimeve në aeroport kërkonin një përdorim masiv të teknologjisë kompjuterike moderne dhe programeve të specializuara duke shfrytëzuar shkëmbimin e informacionit të përbashkët për qëllimet e shfrytëzimit maksimal të mundësive të kapaciteteve të aeroporteve dhe transportuesit ajror.

Aeroporti shihet në mënyrë gjithëpërfshirëse, si një Sistem i Integruar Logjistik ( INLOGSYS ), duke siguruar proceset optimale të vazhdueshme dhe shumë të nevojshme për transportuesit ajror të mallrave dhe udhëtarëve.

Nga ana tjetër, aeroporti është vetëm një nga elementet në të gjithë zinxhirin e logjistikës së transportit ajror.

### 5.1 ROLI KRYESOR I LOGJISTIKËS NË AEROPORT

Në aeroporte është me rëndësi krijimi i një sistemi logjistik i integruar, kjo do të thotë që të përdoren të gjitha resurset e aeroportit në mënyrë të plotë, si një multisistem kompleks i përbërë nga shumë nënsisteme.

Njëkohësisht me përdorimin e sistemit logjistik të integruar ne mund të arrijmë optimizim gjithëpërfshirës të aktiviteteve jo vetëm të nënsistemeve por edhe optimizimin e të gjithë sistemit logjistik.

Struktura e sistemit mund të ndryshohet në varësi nga qëllimi i analizës dhe udhëheqja, në kuadër të një niveli të udhëheqjes mund të formohet struktura e sistemit, si kriter mund të merret objekti i transportit, udhëtarët respektivisht malli.

Kjo tregon se, është një proces shumë i vështirë për t'u realizuar, i cili kërkon:

- diversifikimin e multisistemeve në aeroport,
- vlerësimin e të gjitha aktiviteteve të aeroportit,
- optimizimin e proceseve të nënsistemeve të zinxhirit logjistik,

Roli i logjistikës është:

- integrimi i nënsistemeve (bashkimi i elementeve dhe rëndësisë së tyre),
- rritjen e qëndrueshmërisë (sasiore dhe harmonizimi cilësor),
- përmirësimi i homogjenitetit të aeroportit (largimi i parametrave karakteristik të pa dobishëm).

Qëllimi i logjistikës është koordinimi dhe gjithë përfshirja, optimizimi i proceseve individuale të aeroportit dhe shërbimeve të aeroportit duke përdorur kapacitetet me efikasitet maksimal në aeroporte për të maksimizuar performancën dhe fitimet .

40% e tregtisë botërore, me vlerë, transportohet nëpërmes transportit ajror. [1]

Karakteristikat e ngarkesës së transportit ajror janë:

- vlera e lartë e mallit,
- densiteti i ulët i mallit dhe
- arritjet e shpejta nga pika A në pikën B.

Karakteristikat e transportit ajror:

- Më i shpejtë dhe i amortizuar se udhëtimi i tokës ose detit,
- Më pak stres në lidhje me transportin,
- Nevojitet pak paketim (përveç shpenzimeve),
- Më pak shpenzime të sigurimit,

Prodhimi i aeroplanit është një nga industritë më të koncentruara në botë. Vetëm dy kompani të mëdha janë në prodhimin e aeroplanëve të mëdhenj siç janë: Boeing dhe Airbus.

Gjithashtu janë pak kompani tjera konkurruese për aeroplanët më të vegjël p.sh. Fokker, Embraer, Canader etj.

Trendi në industrinë e prodhimit të avionëve është një nxitje e vogël për avionë më të shpejtë,

kërkimi për efikasitet të karburantit, për të ulur kostot e punës, dhe emetim të vogël të zhurmës janë inovacionet e fundit në industrinë e aviacionit.

Elementi kryesor i logjistikës së transportit ajror është transporti, aktiviteti i transportit i referohet menaxhimit të lëvizjes së produkteve dhe përfshin aktivitete të tilla si zgjedhja më e mirë e metodës së dërgesës.

Një sistem i mirë transporti në aktivitetet logjistike mund të sigurojë efikasitet më të mirë logjistik, zvogëlimin e kostos së funksionimit dhe promovimin e cilësisë së shërbimit sepse rreth një e treta deri në dy të tretat e kostove të logjistikës shpenzohen për transport.

Kostot e logjistikës zakonisht janë përbërës të kostos që lidhen me koston e shpërndarjes dhe koston për depo. Me fjalë të tjera, shpenzimet e përfshira në aktivitetet logjistike quhen kosto logjistike.

Elementet e kostos logjistike përbëhen si në vijim:

- a) Kostoja e Prokurimit
- b) Kostoja e Inventarit
- c) Kostoja e Magazinimit
- d) Kostoja e Trajtimit të Materialit
- e) Kostoja e Paketimit
- f) Kostoja e Transportit
- g) Kostoja e Kanalit të Shpërndarjes
- h) Kostoja e Shërbimit të Klientit
- i) Komunikimi dhe Përpunimi i Informacionit.

Kostot e Logjistikës së shpenzimeve totale janë një faktor i rëndësishëm që ndikon në konkurrencën e kombeve dhe firmave. Për të përcaktuar efikasitetin e sistemit logjistik, kostot totale të logjistikës duhet të maten në lidhje me Prodhimin e Brendshëm Bruto (GDP), i cili pranohet gjerësisht si barometri për të matur shkallën e rritjes në ekonomi. Në botën e zhvilluar, shpenzimet logjistike mesatarisht përbëjnë 10-15% të kostos përfundimtare të prodhimit të përfunduar. [1]



Në bazë të disa studimeve të kryera në Shtetet e Bashkuara, këto kosto përfshijnë kostot e transportit që arrijnë në 7-9% të koston së produktit përfundimtar, koston e deponimit në rangun e 1-2 % dhe koston e inventarit të cilat janë 3-5% përqindja e koston së produktit përfundimtar.

Por në vendet në zhvillim e sipër, kostot e logjistikës janë më të larta se ajo e botës së zhvilluar për shkak të joefikasitetit të madh në sistemin logjistik. Vlerësohet se këto kosto janë në intervalin 15-25% të koston përfundimtare të produktit.

Për shembull kostot e logjistikës në Indi si vend në zhvillim përbëhen kryesisht nga kostoja e transportit, deponimit, paketimit dhe humbjeve, përpunimit dhe administrimit të inventarit dhe porositjes. Rreth 40% e kostove të logjistikës së Indisë i bëhen transportit të ndjekura nga deponimi dhe paketimi (26%), Inventari (24%) dhe përpunimi dhe administrimi i rendit me (10%). [1]

## 5.2 RREGULLAT NDËRKOMBËTARE TË NGARKIMIT TË MALLRAVE NË AEROPLAN

Për të lehtësuar dhe përsheptuar procedurat e verifikimit dhe lëshimit të mallrave të transportuara nga transporti ajror, shtetet kontraktuese miratojnë rregulloret dhe procedurat e përshtatshme për operacionet e ngarkesave ajrore dhe i zbatojnë ato në mënyrë të tillë që të parandalojnë vonesa të panevojshme.

Në lidhje me ngarkesat që lëvizin me transportin ajror si dhe sipërfaqësor (tokësore, detare) që janë nën një Air way bill, kompanitë ajrore kontraktuese duhet të zbatojnë të njëjtat rregullore dhe procedura dhe në të njëjtën mënyrë ato të aplikohen për ngarkesat e transportuara vetëm nga ajri.

Qëllimet e veçanta të rregullimit kombëtar në fushën e transportit ajror ndërkombëtar ndryshon nga shteti në shtet dhe janë ndikuar nga politikat ekonomike kombëtare, përmasat territoriale dhe vendndodhja, shkalla e zhvillimit kombëtar, vendas dhe politika ndërkombëtare, etj.

Procesi i rregullimit kombëtar të shërbimeve të transportit ajror ka tre përbërës themelore:

- legjislativ (d.m.th. bërja e ligjeve, politikave, rregullave dhe rregulloret);
- licencimin (d.m.th. dhënie, kushtëzimin, mohimin ose mbajtja e lejes për të kryer transportin ajror, shërbime në baza të vazhdueshme ose afatgjata); dhe
- autorizim ad hoc (d.m.th. dhënie, kushtëzimin, mohimi ose mbajtja e lejes për individin tarifit, fluturimet, etj.); secila prej këtyre plotësohet me veprime përmbartimore të marra kur kërkohen.

Pasi që struktura e aeroplanit është shumë e ndjeshme, mjetet duhet të pozicionohen me kujdes.

Dyert e kompartimenteve të aeroplanit duhet të hapen me kujdes pasi që gjërat që janë brenda mund të bien jashtë, dyert e bagazhit duhet të hapen plotësisht në pozicionin bllokues para se të filloj shkarkimi.

Shkarkimi i aeroplanit mund të filloj menjëherë pas fikjes së dritës vezulluese paralajmëruese (anti-collision light) të aeroplanit, dhe pas vendosjes së mjeteve.

Ngarkesat dhe mallrat në ardhje duhet të inspektohen pas ardhjes dhe nëse ka dëshmi të rrjedhjes, dëmtimit të ngarkesës në ardhje apo të ULD-ve, apo në hapësirat e brendshme të mbajtjes, kjo duhet të raportohet menjëherë tek inxhinieri i aeroplanit, te kapiteni i aeroplanit si dhe te përfaqësuesi i kompanisë ajrore.

Shkarkimi i ULD-ve nuk duhet të fillojë para se të merren instruksionet përkatëse nga mbikëqyrësi i cili mbikëqyrë atë aeroplan. Shkarkimi i kontejnerëve duhet të fillon në përputhje me procedurat e balancimit të ngarkimit të aeroplanit.

Si masë sigurie, për t'i ikur çdo lloj rreziku për balancën e aeroplanit, më së miri është që shkarkimi gjithmonë të fillojë së pari nga kompartimentet e pasme të aeroplanit. [3]

Gjatë shkarkimit, çdo ULD duhet inspektuar për dëme të mundshme që mund të ndikojnë në gatishmërinë e fluturimit dhe funksionimin, dhe të raporton te mbikëqyrësi, si dhe te kompania ajrore sipas procedurave të zbatueshme të tyre.

Pas shkarkimit, ULD-të shkarkohen dhe vendosen në karrocet e veçanta për ULD, dhe pastaj tërhiqen me traktor nga operatori i mjeteve GSE.

Disa nga detyrat që i takon shërbimit të agjentëve për kontrollimin e ngarkesave janë:

- Llogaritjet para fluturimit,
- Planifikimi i shpërndarjes së ngarkesës,
- Të informoj departamentin e kargos që sa munden kargo të ngarkohet në atë aeroplan nëse ka kargo,
- Lëshon instruksionet për ngarkim LIRF,
- I jep instruksionet e printuara LIRF mbikëqyrësit të aeroplanit për ngarkim,
- Kontrollon të dhënat dhe shënimet përfundimtare se mos kanë ndryshuar ndonjë në ndërkohe,
- Pranon dhe kontrollon planin e ngarkimit të aeroplanit nga ana e mbikëqyrësit të aeroplanit,
- Lëshon njoftimin për kapitenin (NOTOC),
- Plotëson raportin ditor.

Ngarkimi duhet të përfundon së paku 15 minuta para kohës së shkuarjes së aeroplanit. Plani i ngarkimit (LIRF), përgatitet nga stafi për kontroll të ngarkesës, dhe TRC duhet të kryen ngarkimin e aeroplanit sipas atij plani (LIRF).

Të gjitha rrjetet e kompartimenteve të aeroplanit duhet të sigurohen para mbylljes së dyerve për të parandaluar dëmtimet e mëtejshme.

Ngarkimi bëhet me shiritin bartës të bagazhit (për ngarkesën e madhe), dhe me anë të platformës (elavatorit) ngarkues të paletave apo kontejnerëve (ngarkesa e ULD-ve). [3]

Disa nga rregullat ndërkombëtare të ngarkimit të mallrave në aeroplan janë:

- Kompania për shërbime në aeroport dhe kompania transportuese ajrore me marrëveshje duhet të përcaktojnë deri në cilën kohë mund të pranohen mallrat për transport në përputhje me kërkesat kohore për kryerjen e të gjitha punëve në lidhje me ngarkimin e mallrave në aeroplan si dhe sigurimin e tërë dokumentacionit të mallrave ashtu që të gjitha punët të kryhen para kohës së planifikuar për fluturim.
- Mallrat e ngarkuara në paletë/kontejner ose karrocë duhet të maten para se të ngarkohen në aeroplan. Njësia e ngarkesës me mallra duhet të ketë etiketën standarde në të cilën janë të shënuara të dhënat në lidhje me llojin e ngarkesës, masën ngarkuese, destinacionin, numrin e fluturimit, dhe të dhënat të tjera sipas standardeve të aviacionit civil.
- Ngarkimi dhe shpërndarja e mallrave në aeroplan duhet të realizohet në bazë të udhëzimeve për ngarkim, si dhe në bazë të listës së ngarkimit të aeroplanit.
- Në rast të ngarkimit të peshave të mëdha në aeroplan, nuk guxon të tejkalohet ngarkesa maksimale e bazamentit të aeroplanit si dhe bazamentit të njësisë ULD-së gjatë ngarkimit në te.
- Ngarkesa me mallra në aeroplan duhet të ngarkohet ashtu që të mos lëvizet, tundet apo rrëzohet për

të cilën janë edhe mekanizmat bllokues, gjithashtu duhet të lidhet me pajisjet e përshtatshme të lidhjes dhe përforcimit. [3]

### 5.3 HULUMTIMI I STATISTIKAVE TË TRANSPORTIT AJROR TË MALLRAVE NË BOTË

Kërkesa për transportin ajror të ngarkesave është rritur ndjeshëm gjatë viteve të fundit, sepse ciklet e jetës së produktit janë shkurtuar dhe kërkesa për shpërndarje të shpejtë është rritur.

Analistët e IATA-s kanë vërejtur që transporti ajror në vitet e fundit ka një rritje të kërkesës në fillim të një ngritjeje ekonomike, pasi kompanitë kërkojnë ndërrimin e modeleve të biznesit si prodhimi në kohë dhe kanë kontribuar në rritjen e shpejtë të biznesit ajror të ngarkesave ajrore. Gjatë gjithë vitit, IATA thotë se transporti ajror është drejtuar për një normë të shëndetshme rritjeje prej 7,5%, e mbështetur më së shumti nga barnat farmaceutike dhe nga tregu (biznesi) elektronik.

Të gjitha rajonet, me përjashtim të Amerikës Latine, raportuan rritje vjetore të kërkesave në transportin ajror të mallrave deri më tani në vitin 2018. Megjithatë, vëllimet e transportit ajror të mallrave të linjave ajrore në Azinë Paqësore ishin veçanërisht më të dalluara, duke u zgjeruar me 8.4% në prill 2018 në krahasim me të njëjtën periudhë të vitit paraprak.

Rritja e vëllimeve të transportit ajror pasqyrohet më së shumti me fuqinë e krijimeve të tregjeve online dhe shpërndarjes së tyre në tërë globin që janë të raportuara (krijuara) nga eksportuesit në të gjitha rajonet.

Zgjerimi me bazë të gjerë në aktivitetin ekonomik global, shoqëruar me kërkesën e përtërirë në rrugë të zgjedhura, veçanërisht midis Evropës dhe Azisë, ka kontribuar në rritjen e tregjeve me transport ajror gjatë muajve të fundit, "thotë Andrew Herdman, drejtori i përgjithshëm i AAPA (Association of Asia Pacific Airlines). [28]

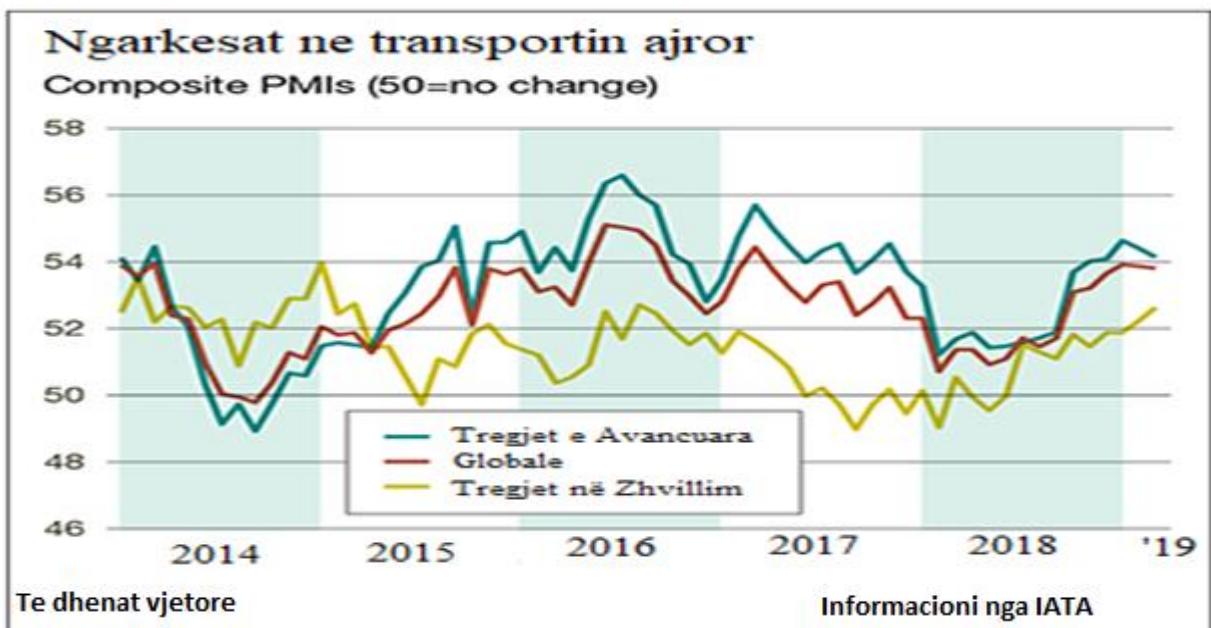


Figura 5.1. Statistikat globale të transportit ajror të mallrave. [13]

"Për 20 vitet e ardhshme, parashikimi i tregut global të Airbus-it parashikon një rritje vjetore globale të transportit ajror të mallrave prej 4.4%, me gjithë një rishikim në rënie të rritjes ekonomike të ardhshme

nga një numër parashikuesish në disa rajone të botës," thotë Leahy nga organizata IATA.

Tabela 5.1. Renditja e kompanive ajrore për nga vëllimi i bartjes së mallrave. [28]

### 10 Linjat Ajrore më të mira (duke u renditur sipas vëllimit të e-AWB-it)

Renditja	Kompanit Ajrore	Te dhenat nga AWB Para	Te dhenat nga AWB Tash
1 (1)	CXG - Cathay Pacific Group	88.8%	90.1%
2 (2)	LH - Lufthansa Cargo	73.9%	74.3%
3 (3)	AKG - Air France - KLM Group	74.1%	74.7%
4 (4)	QR - Qatar Airways	85.7%	84.8%
5 (5)	SQ - Singapore Airlines	85.2%	86.4%
6 (6)	KE - Korean Air	67.1%	69.2%
7 (7)	EK - Emirates	40.8%	39.8%
8 (8)	CI - China Airlines	71.0%	71.2%
9 (9)	AA - American Airlines	75.1%	75.8%
10 (10)	CA - Air China	59.6%	64.0%

E-AWB (Air Way Bill-forma elektronike) ka qenë kontrata e paracaktuar për transportin e të gjitha dërgesave të transportit ajror, që nga 1 janari i këtij viti dhe shifrat më të fundit të vëllimit nga AWB-të elektronike të publikuara nga Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Ajror (IATA) për Janar të këtij viti tregojnë se Air France / KLM Group është në vendin e tretë në garën për transportin ajror të mallrave, Qatar Airways është i katërti, Singapor Airlines i pesti, Air Koreja i gjashti, Emirates Sky Cargo i shtati dhe China Airlines në vendin e tetë, American Airlines dhe Air China janë përkatësisht në vendin e nëntë dhe të 10-të.

Në fillim, disa prej klientëve të mëdhenj të transportuesve të Lufthansa Cargo kishin nevojë për bindje sepse nuk donin të investonin në sisteme të reja të IT-së në mbështetje të transportit ajror të mallrave, kështu që ata u vonuan, e pohon Gerber nga IATA.

"Ne kemi nevojë t'i nxisim shtetet një nga një, ku janë shumë anëtar në pozita të larta e kompani të shumta në këtë treg që kanë nevojë për t'u bindur, ky nuk është vërtet një problem teknik, por është një (kombinim) i problemeve tregtare dhe politike, por tani ne e kemi tejkaluar atë," konfirmon Gerber nga organizata IATA.

"Unë besoj se standardizimi i të gjithë komunikimit është, për momentin, një sfidë vërtet e madhe, por gjithashtu një mundësi e madhe për industrinë tonë," shpjegon më tej Gerber. "Kjo është diçka për të cilën po e presim vërtet dhe po punojmë vërtet sepse besoj se është shumë, shumë e rëndësishme."

Në vazhdim do të paraqesim përqindjet e statistikave, për sasinë e bartjes dhe llojin e mallrave regionale në industrinë globale të transportit ajror të mallrave. [28]

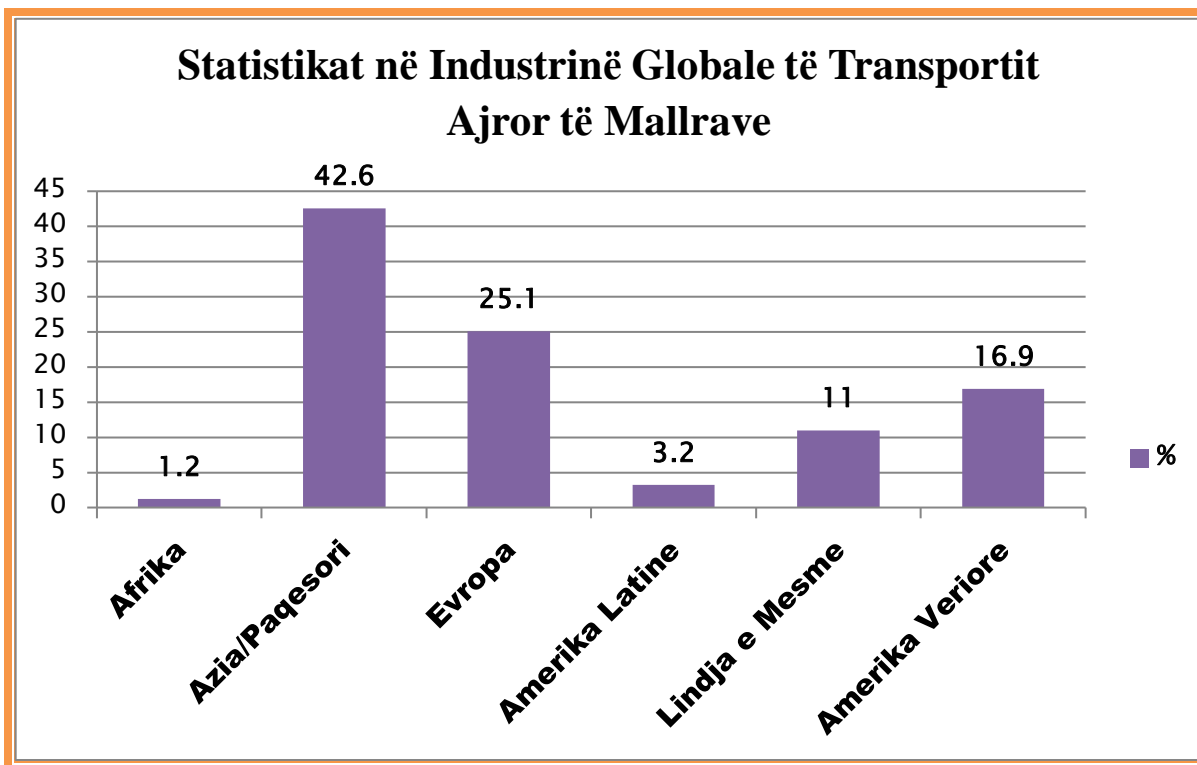


Figura 5.2. Statistikat në (%) të transportit ajror të mallrave në tërë globin. [17]

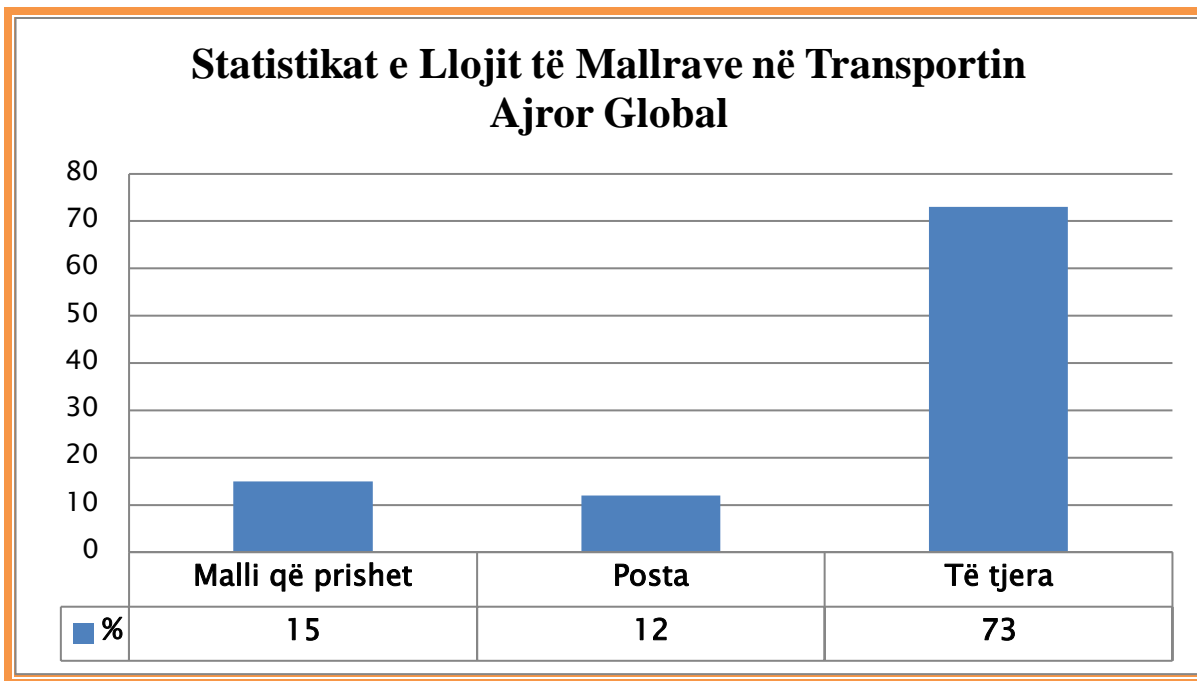


Figura 5.3. Statistikat sipas llojit të mallit në transportin ajror. [17]

Në tabelën më poshtë kemi renditur shtatë kompanitë ajrore më të suksesshme gjatë viteve të fundit në

transportin ajror të mallrave dhe fitimet e tyre të përgjithshme të ndara në përqindje dhe të ardhurat specifike vetëm të transportit ajror të mallrave. [17]

Tabela 5.2. Kompanitë ajrore me të ardhurat më të larta nga transporti ajror i mallrave. [28]

<i>Kompanitë Ajrore</i>	<i>Të Ardhurat Totale</i>	<i>Të Ardhurat nga Cargo</i>	<i>% E të Ardhurave Vetëm nga Cargo</i>	<i>Viti i Raportimit</i>
<b>Lufthansa</b>	€ 15.9 miliardë	€ 2.7 miliardë	17 %	2018 – 2019
<b>Air France - KLM</b>	€ 24.1 miliardë	€ 2.9 miliardë	12 %	2018 – 2019
<b>British Airways</b>	£ 7.54 miliardë	£ 616 milion	8 %	2018 – 2019
<b>Delta</b>	\$ 17.5 miliardë	\$ 498 milion	3 %	2018 – 2019
<b>United</b>	\$ 19.3 miliardë	\$ 750 milion	4 %	2018 – 2019
<b>Northwest</b>	\$ 12.6 miliardë	\$ 946 milion	8 %	2018 – 2019
<b>US Airways</b>	\$ 11.7 miliardë	\$ 138 milion	1 %	2018 – 2019

Statistikat sipas sasisë më të madhe të transportit ajror të mallrave me aeroplanët kargo të kompanive të ndryshme ajrore kemi paraqitur në tabelën në vazhdim. [28]

Tabela 5.3. 20 kompanitë ajrore të bartjes së mallrave sipas sasisë së transportit të tyre. [28]

<i>Kompania Ajrore</i>	<i>Ton(000s)</i>	<i>Kompania Ajrore</i>	<i>Ton(000s)</i>
<b>FedEx</b>	2.796	<b>Singapore</b>	467
<b>UPS</b>	997	<b>Delta</b>	459
<b>Lufthansa</b>	794	<b>Emery Worldwide</b>	454
<b>Japan Air Lines</b>	710	<b>British Airways</b>	442
<b>Korean</b>	649	<b>Burlington Air</b>	430
<b>American</b>	604	<b>Airborne</b>	397
<b>Air France</b>	571	<b>Cathay Pacific</b>	395
<b>United</b>	536	<b>All Nippon</b>	390
<b>Northwest</b>	495	<b>Air Canada</b>	344
<b>KLM</b>	478	<b>DHL</b>	301

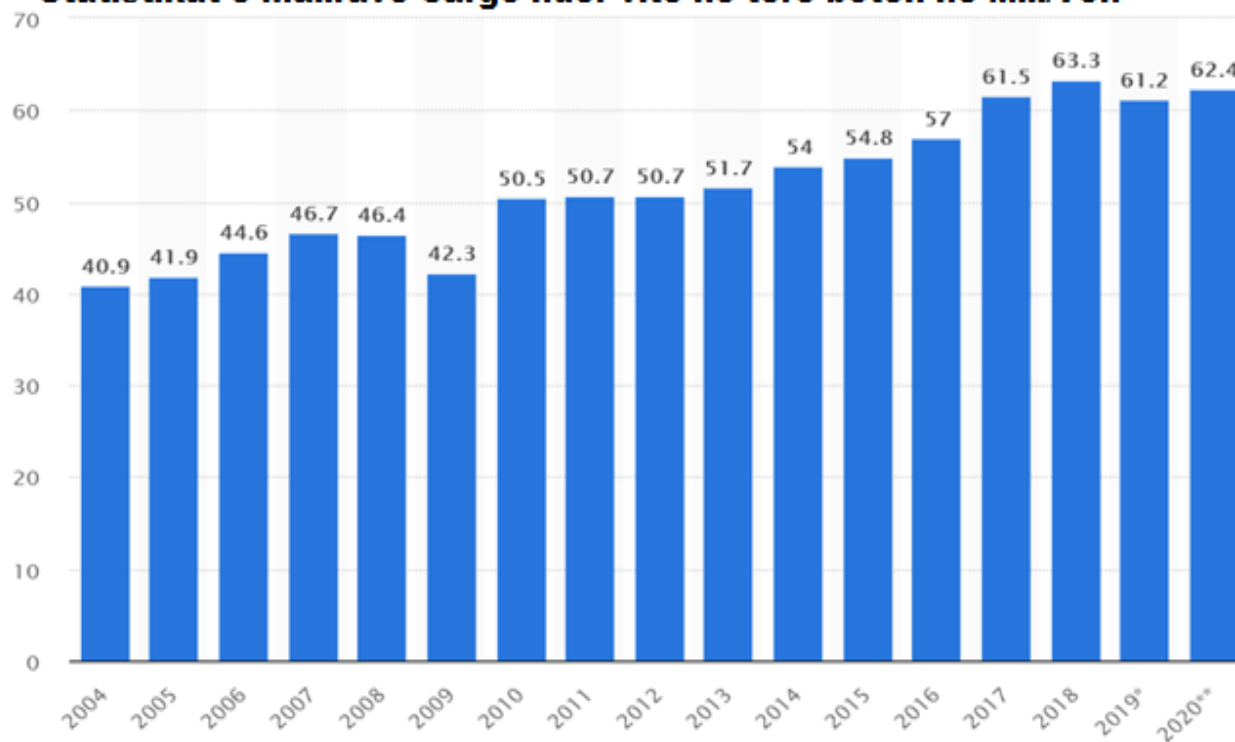
Trafiku i kargos për 20 aeroportet me sasinë më të madhe të transportit ajror të mallrave në botë, statistikat janë nxjerr për vitet 2017/2018 dhe në bazë të këtyre informatave kërkesat e transportit ajror të mallrave janë në rritje gjithnjë e më shumë. [18]

Tabela 5.4. Lista e aeroporteve për sasinë më të madhe të transportit ajror të mallrave. [28]

<i>Qyteti (Aeroporti)</i>	<i>Total Kargo/vit (T)</i>	<i>Qyteti (Aeroporti)</i>	<i>Total Kargo/vit (T)</i>
<b>Memphis TN,US (MEM)</b>	3 697 054	<b>Singapore,SG(SIN)</b>	1 660 724
<b>Hong Kong, HK (HKG)</b>	3 385 313	<b>Miami FL,US(MIA)</b>	1 557 401
<b>Shanghai , CN (PVG)</b>	2 543 394	<b>Los Angeles CA,US</b>	1 509 236
<b>Incheon,KR (ICN)</b>	2 313 001	<b>Beijing,CN(PEK)</b>	1 475 649
<b>Paris,FR (CDG)</b>	2 054 515	<b>Taipei,TW(TPE)</b>	1 358 304
<b>AnchorageAK,US(ANC)</b>	1 994 528	<b>London,GB(LHR)</b>	1 349 571
<b>Louisville KY,US(SDF)</b>	1 949 528	<b>Amsterdam,NL(AMS)</b>	1 317 120
<b>Dubai, AE(DXB)</b>	1 927 520	<b>New York NY,US(JFK)</b>	1 144 894
<b>Frankfurt,DE(FRA)</b>	1 887 686	<b>Chicago IL,US(ORD)</b>	1 047 917
<b>Tokyo,JP(NRT)</b>	1 851 972	<b>Bangkok,TH(BKK)</b>	1 045 194

Tabela 5.5. Statistikat e sasisë së mallrave kargo ndër vite në tërë botën mil./ton. [18]

**Statistikat e mallrave Cargo ndër vite në tërë botën në Mil./Ton**



#### 5.4 TRANSPORTUESIT E MALLIT NGA AEROPORTI NË AEROPORT

Grupi më i madh i transportuesve nga aeroporti në aeroport janë transportuesit e kombinuar që transportojnë pasagjerë dhe ngarkesa. Mallrat transportohen në kompartmentin e mallrave (kompartimentet e poshtme) të fluturimeve të planifikuara për pasagjerë. Sidoqoftë, rrugët përcaktohen nga kërkesa e pasagjerëve dhe ngarkesat (mallrat) shpesh shihen si një nënprodukt.

Prandaj, disa transportues të kombinuar operojnë gjithashtu fluturime të gjitha ngarkesave me aeroplanët e ngarkuar të dedikuar si aeroplan për kargo. Përveç transportuesve të kombinuar, transportuesit e të gjitha ngarkesave kargo operojnë shërbime të planifikuara të ngarkesave, si dhe kërkesa ad hoc ose shtesë të ngarkesave.

Fluturimet e gjitha ngarkesave kargo mund të transportojnë dërgesa më të mëdha në kuvertën e tyre kryesore, dërgesa të cilat nuk mund të futen në kompartmentin e poshtëm të një avioni.

Për më tepër, këto aeroplanë transportues shpesh kanë bishta ose hundë të varur që lejojnë një ngarkesë të ngarkohet drejtpërdrejtë në kuvertën kryesore të aeroplanit për dërgesa të mëdha. Sidoqoftë, bëhet më e vështirë të bëhet dallimi midis transportuesve të kombinuar dhe transportuesve vetëm për ngarkesa (mallra) pasi disa linja ajrore nuk bëjnë ndarje në mes tyre si njësi të veçantë me stafin e tyre, pilotët dhe flotën.

Për shembull, Lufthansa Cargo operon shërbime të planifikuara për ngarkesat në emër të tyre. Prapëseprapë, duhet të paguajë për kargon në kompartmentin e poshtëm të fluturimeve të pasagjerëve të linjës së tyre ajrore Lufthansa. Transportuesit nga aeroporti në aeroport zakonisht transportojnë dërgesa më të mëdha që nuk kërkojnë domosdoshmërisht transport të përsheptuar. Megjithatë, shumë transportues nga aeroporti në aeroport e kanë zgjeruar portofolin e produkteve të tyre me shërbime të ndjeshme ndaj kohës (qe prishen shpejt), të ftohta ose të tjera të specializuara.

Transportuesit e kombinuar dhe transportuesit vetëm për ngarkesa të mallrave zakonisht funksionojnë në shkallë globale nga vendet në bazat e tyre. Meqenëse transporti ajror i mallrave zakonisht nuk ka ndalesa gjatë rrugës, në krahasim me fluturimet e udhëtarëve, këto janë rotacione me komplekse të fluturimeve që maksimizojnë rendimentin dhe faktorët e ngarkesës për secilin fluturim.

Operatorët nga aeroporti në aeroport janë linjat ajrore (transportues të kombinuar dhe kompanitë e tyre vetëm për ngarkesa) që transportojnë ngarkesat nga aeroporti në aeroport, gjithashtu edhe transportues të kontraktuar me një kompani tjetër. [23]

#### 5.5 PENGESAT DHE BARRIERAT E RRRITJES SË NGARKESAVE AJRORE

Transporti ajror për pasagjerë dhe mallra është një përbërës thelbësor i ekonomisë moderne globale. Globalizimi i ekonomisë botërore është një shtytës kryesor i rritjes së trafikut ajror. Industria e transportit ajror përfshin rreth 2 miliardë pasagjerë ajror në të gjithë botën dhe 40% të eksporteve ndër rajonal të mallrave me vlerë.

Industria e transportit ajror ka një ndikim të konsiderueshëm ekonomik, si përmes veprimtarive të veta, ashtu edhe si aftësuese e industrive të tjera. Kontributi i tij përfshin ndikime direkte, indirekte, të shkaktuara dhe katalitike, të cilat lidhen me të ardhurat totale të industrisë së transportit ajror.

Shumë faktorë janë kombinuar për të krijuar një klimë optimiste por sfiduese për industrinë e ngarkesave ajrore. Sipas Shoqatës Ndërkombëtare të Transportit Ajror (IATA), kërkesa për fluturime ajrore është në nivelin e saj më të lartë që nga maji 2018, duke u rritur më shumë se tre përqind në tetor në krahasim me një vit më parë. [23]



Me gjithë rrethanat e favorshme, performancën e qëndrueshme dhe një perspektivë optimiste ekonomike, industria e ngarkesave ajrore përballet me sfida përpara. Nga zhvillimi i tensioneve të tregtisë globale deri tek presioni i vazhdueshëm për të përqafuar digjitalizimin në mbarë industrinë, këtu janë katër çështje kryesore logjistike që do të jenë të rëndësishme për interpretuesit kryesorë për t'u adresuar:

### 5.5.1 E- AWB (Air Way Bill - elektronike)

Gati 10 vjet kanë kaluar pas prezantimit të AWB-it të parë në 2010, më 1 janar 2019, fatura elektronike e ajrit (E-AWB) bëhet kontrata e paracaktuar e transportit për të gjitha dërgesat e ngarkesave ajrore në një veprim të krijuar për të përqafuar proceset digjitale në të gjithë zinxhirin e logjistikës së furnizimit nga ajri.

Ndërsa ky ndryshim i nevojshëm ndihmon industrinë ajrore të marrë një hap më afër eliminimit të jo efikasiteteve, vonesave të dërgesave dhe gabimeve të kushtueshme që vijnë nga proceset e bazuara në dokumentet manuale, ajo gjithashtu prezanton sfida më të mëdha që nuk mund të zgjidhen brenda natës.

Me pak fjalë, aktorët e zinxhirit të logjistikës së furnizimit jo vetëm që duhet të jenë në gjendje të komunikojnë në mënyrë efektive në mënyrë elektronike, por gjithashtu kërkojnë qasje në informacione në kohë reale dhe të saktë. Prandaj, cilësia e të dhënave dhe afati kohor i këtyre të dhënave bëhen shpejtë një shqetësim kryesor, krahas teknologjive që mbështesin kërkesat e detyrueshme digjitale.

### 5.5.2 Regjistrimet (Arkivat) e Sigurisë

Nga pikëpamja e regjistrimeve të sigurisë, gjithnjë e më shumë kombe tani kërkojnë nga transportuesit ajror të ofrojnë informacione shitesë të përparuar, në dogana dhe kontrole kufitare për dërgesat në hyrje. Kombet që tashmë kanë këtë aftësi e kuptojnë se ata kanë nevojë për informacione me cilësi më të mirë të dhënave për t'u prezantuar e cila tash më po bëhet detyrim.

Përgjatë këtyre linjave, kompania kontraktuese transportuese ajrore, eksportuesi gjithashtu kërkohet të sigurojë informacione ose për transportuesin ajror ku e eksporton mallin ose direkt me doganat në vendin importues përpara se malli të ngarkohet në aeroport. Megjithatë, ndoshta sfida më e madhe që lidhet me regjistrimet e sigurisë është njohja e informacionit që agjencitë doganore të informacionit do të kërkojnë ndërkombëtarisht nga një muaj në tjetrin.

### 5.5.3 Kërkesat e reja për postën ajrore

Viti 2019 gjithashtu sjell disa ndryshime të rëndësishme që lidhen me regjistrimet e sigurisë dhe dërgesat postare. Në veçanti, Korniza e Standardeve SAFE si dhe ICS-2 kanë eliminuar statusin e përjashtuar më parë me postë.

Në vitin 2019, këto ndryshime kërkojnë që organizatat postare dhe transportuesit ajror të raportojnë informacione mbi dërgesat postare që ato mbartin tek agjentët doganorë. Parashikohet që nga viti 2023 (pritja është që kjo të përfundojë), transportuesit ajror do të duhet të raportojnë dërgesat postare.

Si rezultat, këto njësi tani duhet të përcaktojnë se si të marrin informacionin e kërkuar nga sistemi i tyre i postës në një mjedis që mund të përdoret për të përfunduar regjistrimet e sigurisë. Për më tepër, regjistrimi si për ngarkesat ashtu edhe për dërgesat postare duhet të ofrohet në doganë në mënyrë të konsoliduar, duke kërkuar një bashkëpunim edhe më të ngushtë midis ngarkesave ajrore dhe sistemeve të postës. [26]

#### 5.5.4 Tregtia elektronike

Derisa rritja e hovshme ndërkombëtare e tregtisë elektronike ka qenë e mirë për ngarkesat ajrore, vëllimi i madh i paketave të tregtisë elektronike paraqet sfida të reja si për dërgesat vendase ashtu edhe ato ndërkombëtare.

Kërkesa kryesore është që të gjithë të përfshirët në zinxhirin e logjistikës ajrore - transportuesit, ndërmjetësit, kontraktuesit transportues, transportuesit ajror dhe kamionët që bëjnë bartjen deri në aeroporte të ekzekutojnë me përsosmëri lëvizjen e mallrave, të arrijnë zhdoganime të shpejta të mallit nga doganat dhe të sigurojnë nivele të reja të teknologjisë për klientët në të gjithë ciklin e dërgesës.

Industria e ngarkesave ajrore është në mes të një transformimi të rëndësishëm, ai që arrijnë më shpejt transformimin do të mund të lëviz ngarkesat me kosto më efektive dhe më të shpejtë se kurrë më parë.

Përkundër sfidave përpara, teknologjia mban çelësin për të ndihmuar kompanitë të automatizojnë proceset, të thjeshtojnë kërkesat e pajtueshmërisë dhe të arrijnë nivele të reja të cilësisë së të dhënave dhe shkëmbimin e informacionit me partnerët e ngarkesave ajrore.

Që industria të vazhdojë të modernizojë veten, proceset dhe sistemet e saj gjithashtu duhet të mbajnë ritmin e ndryshimit. [16]

#### 5.6 MOSBALANCIMI I KËRKESËS DHE FURNIZIMIT

Brenda dekadës së fundit, rritja e furnizimit të ngarkesave ajrore të matur në ton – kilometra në dispozicion (AFTK) kryesisht tejkaloi numrin e rritjes së kërkesës për ngarkesa ajrore (ton-kilometra të mallrave). Kërkesa mesatare u rrit me vetëm 2.5% ndërsa oferta u rrit me 3.1%. Edhe pse kërkesa aktuale ka rënë në 2018 dhe 2019, transportuesit ofruan më shumë aftësi duke ndikuar drejtpërdrejtë në faktorët e ngarkesës dhe rendimentet si dhe përfitueshmërinë.

Efekti i mosbalancimit të kërkesës dhe ofertës është i dukshëm, pas një përkeqësimi të fortë të faktorëve të ngarkesës në 2008 dhe 2009 për shkak të krizës financiare në gati 46% në një mesatare lëvizëse dymbëdhjetë muajsh, faktorët e ngarkesës u rritën përsëri. Sidoqoftë, pasi furnizimi po rritet më shpejtë sesa faktorët mesatarë të ngarkesës së furnizimit fillojnë të përkeqësohen përsëri. Është gjithashtu e qartë se faktorët e ngarkesës kanë rënë gjatë dymbëdhjetë viteve të fundit nga 55% në 50%.

Për shkak të dërgesave të mëdha të aeroplanëve të rinj të pasagjerëve të cilët janë shumë të përshtatshëm për ngarkesa, si dhe aeroplanët e mëdhenj kargo që janë porositur para krizës financiare, kur parashikimet ishin shumë më optimiste për rritjen e kërkesës, faktorët e ngarkesës konsiderojnë se po bien edhe më tej dhe në të ardhmen nëse aeroplanët e vjetër nuk do të pensionohen më herët siç ishte planifikuar.

Lëvizja e mallrave, në krahasim me pasagjerët që zakonisht kthehen në origjinën e tyre, është e njëanshme. Kjo do të thotë që mallrat udhëtojnë në një drejtim ku do të përpunohen ose konsumohen. Bazuar në modele të ndryshme prodhimi dhe konsumi, në të gjithë botën ndodhin pabarazitë e korsisë së tregtisë.

Dy nga tre korsitë më të mëdha tregtare midis Evropës dhe Azisë Lindore, si dhe Evropës dhe Amerikës së Veriut janë kryesisht të ekuilibruar. E njëjta gjë është e vërtetë për tregtinë midis Amerikës së Veriut dhe Azisë Lindore, ku rreth 33% më shumë mallra transportohen nga Azia Lindore në Amerikën e Veriut sesa anasjelltas. Pabarazia më e rëndësishme tregtare mund të shihet midis Azisë Lindore dhe Lindjes së Mesme / Azisë së Jugut dhe Evropës dhe Lindjes së Mesme / Azisë së Jugut.

Ndikimi kryesor i pabarazive të korsisë tregtare për transportuesit e mallrave është kapaciteti i tepërt në një drejtim dhe mungesat në drejtimin tjetër. Kapaciteti i tepërt çon në fund të fundit në faktorë të përgjithshëm të ngarkesës që ndikojnë në rendimentet totale dhe përfitimin e një transportuesi. Prandaj,

transportuesit nuk fluturojnë vetëm nga një pikë në tjetrën dhe kthehen, por transportuesit përdorin rotacionin e fluturimit ku për çdo segment në rotacion duhet të maksimizohet përqendrimi në drejtim të rendimentit dhe faktorit të ngarkesës. [13]

## 5.7 HULUMTIMET NË LOGJISTIKËN E AVANCUAR NË TRANSPORTIN NDËRKOMBËTAR AJROR TË MALLRAVE

Hulumtimet nga viti 2018 dhe fillimet e vitit 2019 për kërkesat e drejtuara nga tregtia elektronike për transportin ajror tregojnë disa shenja të uljes. Ndërsa perspektiva për vitin 2019 është përgjithësisht pozitive dhe besimi në industrinë e transportit ajror është i lartë, ka ende shumë pengesa në zinxhirin e furnizimit që duhet të adresohen, duke përfshirë rritjen e sigurisë dhe transparencës, përmirësimin e cilësisë së produktit dhe përpunimin më të shpejtë të dërgesave ndërkufitare.

Këto hulumtime janë zgjedhur dhe përcaktuar nga aeroporti kryesor i Frankfurtit, si qendra më e madhe e ngarkesave ajrore në Evropë.

Në ditët e sotme roli i aeroporteve ndërkombëtare si nyje të mëdha brenda zinxhirit të transportit midis vendeve të prodhimit dhe tregjeve ndërkombëtare bëhet gjithnjë e më i rëndësishëm. Zinxhiri i transportit të ngarkesave ajrore karakterizohet nga një organizim pune i ndarë por bashkëpunues, i drejtuar nga majat e ngarkesave me kalimin e kohës.

*Megjithatë, kompanitë e përfshira, ende planifikojnë dhe optimizojnë proceset e tyre individuale në mënyrë të pavarur. Mungesa e koordinimit dhe komunikimit ndërmjet njëri-tjetrit, individualiteti i proceseve të tyre dhe mungesa e informacionit janë disa nga arsytet pse lokacionet logjistike të ngarkesave ajrore vazhdimisht në rritje po bëhen gjithnjë e më komplekse dhe jo efikase.*

Brenda 20 viteve të fundit kohëzgjatja mesatare e ngarkesave ajrore nuk ka ndryshuar ndjeshëm. Në kuadër të projektit të përbashkët kërkimor nga "Qendra e Transportit të Integruar Ajror" (IACH), janë duke u zhvilluar metoda të reja dhe procedura të përbashkëta për të konsoliduar lidhjet midis të gjithë pjesëmarrësve të zinxhirit logjistik të transportit ajror të ngarkesave dhe veprimeve të tyre respektivisht proceseve.

Biznesi i mallrave ajrore është një biznes shumë i rëndësishëm për tregun global të transportit ajror. Kjo do të thotë se procesi i trajtimit të ngarkesave ajrore është i rëndësishëm për çdo aeroport ose agjent për trajtimin e ngarkesave që siguron trajtimin e shërbimeve të ngarkesave.

Kjo gjithashtu nënkupton stafin kompetent të ngarkesave, procedurat, sistemin e informacionit të mallrave, të zhvillojë infrastrukturën dhe menaxhimin e procesit. [28]

### 5.7.1 Sistemet e Automatizuara (të pavarura) të mjeteve transportuese ajrore

Tani për tani, ndoshta asnjë teknologji tjetër nuk ka potencial kaq të madh për të qenë shkatërruesi i inteligjencës artificiale (I.A.), e cila shtyp "të dhëna të mëdha" të mbledhura nga zinxhiri i furnizimit dhe i përdor makinat e përpunimit të dhënave (mësimi) për të identifikuar modelet e fshehura të kërkesave të tregtisë elektronike ditore.

Kjo është industria që shpiku praktikisht frazën "**Unë kam nevojë të transportohem dje**", dhe me aftësitë që mbajnë mendjen e softuerit më të fundit parashikues të drejtuar nga të dhënat, transportuesit ajror dhe dërguesit së shpejti mund të jenë në gjendje të parashikojnë pengesat aq lehtë sikurse ngjarjet e motit, ngadalësimet e trafikut dhe ndryshore të tjera deri tani të pa parashikuara që mund të përmirësojnë zinxhirin logjistik të furnizimit.

Inteligjenca artificiale (I.A.) mund të përdoret gjithashtu për të parashikuar jo vetëm problemet e mundshme, por edhe zakonet e blerjes në të ardhmen, kështu që transportuesit ajrorë mund të vlerësojnë

më mirë kur produkte të caktuara do të jenë më të kërkuara dhe mund të reagojnë me shpejtësi për t'i lëvizur këto mallra në qendrën e shpërndarjes më afër klientëve të tyre.

P.sh. hulumtimet në kompaninë Alibaba nga tregu elektronik i saj ka bërë përparime të mëdha në inteligjencën artificiale (I.A.) në përpunimin e të dhënave të makinerive në arenën e platformës së saj PAI 20.

Vlera e tregut global të pajisjeve të lidhura që përdorin Internetin e Gjërave (IoT) brenda sektorit të logjistikës në transportin ajror pritet të rekrutoj nga 90 milion dollarë amerikan në 2015, në 2,438 milion dollarë deri në vitin 2020, dhe pas 2020 do të jepen të dhënat e reja.

Interneti i Gjërave ose (IoT) është një sistem i pajisjeve kompjuterike të ndërlidhura, makinerive mekanike dhe digjitale, objekteve, kafshëve ose njerëzve që pajisen me identifikues unik dhe aftësinë për të transferuar të dhëna përmes një rrjeti, pa kërkuar bashkëveprim nga njerëzit ose kompjuteri.

IoT-i lidh çdo pajisje, siç është një celular, një automjet, apo edhe një pajisje shtëpiake në internet, duke i lejuar të gjithë ata të shkëmbejnë të dhëna pa ndërhyrje njerëzore.

Kjo teknologji sjell transparencë dhe efikasitet më të madh, rrit shpejtësinë e çdo veprimi dhe shkurton humbjet dhe vonesat në dërgesa.

Fakti që pajisjet e mëparshme të pa ndërlidhura dhe tani që kanë aftësinë për të komunikuar me njëra - tjetrën do të jetë jashtëzakonisht e dobishme për bizneset që operojnë në industrinë e logjistikës e posaçërisht në transportin ajror, ku mbajtja e shënimeve për vendndodhjen e mallrave, kontejnerëve dhe dërgesave ka qenë historikisht një sfidë e madhe.

Si rezultat, IoT-i tashmë po përcakton logjistikën e gjeneratës së ardhshme dhe operacionet e menaxhimit të flotës duke ia bërë të mundur organizatave të logjistikës në transportin ajror të jenë më transparente, të kenë efikasitet më të madh, mirëmbajtje proaktive, automatizimin dhe optimizimin e kostos në të gjitha proceset dhe vendet e tyre të zinxhirit të furnizimit.

Integrimi i IoT-it dhe të dhënave të mëdha në logjistikë pritet të jetë një ndërrues dhe përparim në industrinë e ngarkesave ajrore dhe logjistikës, pasi do të përmirësojë saktësinë e parashikimeve të kërkesës, do të zbulojë modelet e reja të kërkesës dhe do të zhvillojë shërbime të reja duke përdorur të dhëna të përbashkëta me bizneset e tjera në të gjithë zinxhirin e furnizimit. [25]

### **5.7.2 Cargo терминалет (депот) флексибиле të së ardhmes në aeroporte**

Depot e sotme janë shndërruar në koshere dinamike të veprimtarisë logjistike, dhe nuk bëhet fjalë vetëm për një ndërtesë të madhe, por një rrjet objektiv të mëdha dhe të vogla të vendosura në mënyrë strategjike për t'i shërbyer nevojave gjithnjë e në ndryshim të klientëve.

Depot e së nesërme varen gjithnjë e më shumë nga automjetet robotike dhe janë krijuar të jenë të personalizuar për të përmbushur nevojat e kërkesës së sotme, duke shërbyer si dyqane me pakicë ashtu edhe qendrat e shpërndarjes së tregtisë elektronike.

Në disa raste, hapësira e magazinës është dhënë me qira për ruajtje me kohëzgjatje të shkurtër vetëm në kohën e pikut dhe më pas lëshohet për përdorim nga klientët e tjerë.

Dronët e vegjël të dizajnuar për të bartur produkte të vogla me vlera të larta, të tilla si barnat farmaceutike në spitalet e largëta, kanë qenë prej vitesh, dhe të gjitha këto pengohen nga të njëjtat kufizime nga shumica e agjencive dhe rregulloreve botërore që ndalojnë përdorimin e tyre përtej linjës së shikimit dhe pilotimi mbi disa qindra metra, nga shqetësimi për sigurinë publike, dhe kjo është një çështje madhore dhe mund të zgjidhet për pakë kohë. Por llojet e aeroplanëve të telekomanduar që po diskutohen këtë vit nuk janë të njëjta me copëzat e vegjël (dronët) katërkëndësh. [25]



Figura 5.4. Pamje të terminaleve moderne të kargos.[29]

Për vitin 2018 diskutimi do të zhvendoset në makineri shumë më të mëdha, të afta për të bartur ngarkesa më të madha me disa kilometra largësi. Terminalet e kargos i nënshtrohen depozitimit sistematik të mallrave me qëllimin për t'i vënë ato në dispozicion sipas kërkesës. Funkzioni i rëndësishëm i deponimit përfshin trajtimin, grumbullimin e stokeve, dokumentacionin, përzjerjen e produkteve, konsolidimin, inspektimin, verifikimin e zhdoganimit etj.

Terminalet e kargos automatike kursejnë energji në shumë mënyra, nga motorët efikas, llogaritjet inteligjente të lëvizjes dhe shpenzimeve të energjisë, furnizimi me energji rigjeneruese deri në metodën më të thjeshtë të të gjitha kursimeve të energjisë.

Sipas DHL, robotët bashkëpunues të pajisur me kamera me rezolucion të lartë, sensorë presioni dhe aftësi vetëmësimore së shpejti do të ndihmojnë punonjësit e depove me detyra të tilla si marrja, paketimi dhe renditja e sendeve në terminalet e kargos.

Robotët bashkëpunues gjithashtu mund të rishpërndahen globalisht për t'iu përgjigjur ndryshimit të sezoneve gjatë orëve të pikut ose plotësimit të detyrave shtesë p.sh. pastrimin gjatë orëve të natës etj.

Shkarkimi i ngarkesave nga teknologjia robotike, në të cilën një robot skanon kutitë në një enë për të përcaktuar dhe kryer sekuencën optimale të shkarkimit, megjithëse ende nuk është implementuar, mund të bëhet gjithashtu më e realizueshme dhe me kosto efektive pasi teknologjia të përmirësohet edhe më mirë në një të ardhme të afërt. [25]

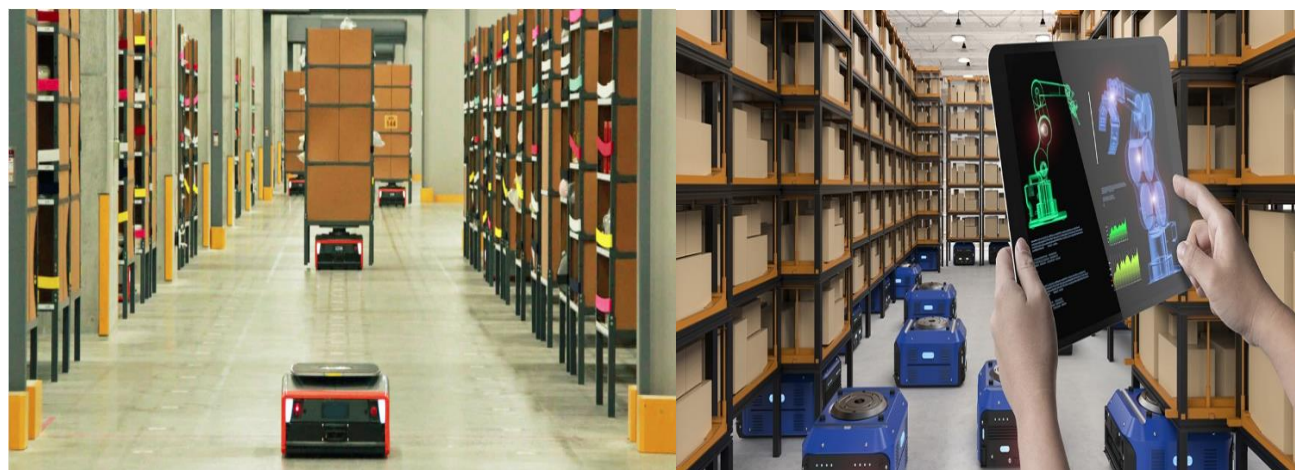


Figura 5.5. Robotët e së ardhmes në terminalet (depot) e kargos. [29]

## 6 LOGJISTIKA DHE HULUMTIMI I STATISTIKAVE NË TRANSPORTIN AJROR TË MALLRAVE NË KOSOVË

### 6.1 MJETET OPERUESE NË LOGJISTIKËN E TRANSPORTIT AJROR NË AEROPORTIN E PRISHTINËS

Pajisjet Mbështetëse Tokësore (GSE) janë pajisjet mbështetëse që gjenden në aeroport, zakonisht në platformë, në zonën e operimeve në platformë, shërbimet nga terminali. Këto pajisje përdoren për t'iu shërbyer aeroplanëve dhe për të kryer të gjitha operimet e nevojshme deri në përfundimin e një fluturimi. Roli i këtyre pajisjeve në përgjithësi përfshinë operacione të energjisë tokësore, lëvizshmëri të aeroplanëve dhe operacione ngarkim/shkarkim ngarkesash / pasagjerësh etj.

Shpejtësia, efikasiteti dhe saktësia janë të rëndësishme në operimet e shërbimeve tokësore në mënyrë që të minimizohet koha e shkuarjes (koha gjatë së cilës aeroplani mbetet i parkuar në platformë).

Pajisjet GSE përfshijnë një gamë të larmishme automjetesh dhe pajisjesh të nevojshme për të shërbyer aeroplanët gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të ngarkesave, mirëmbajtjes dhe operacioneve të tjera me bazë tokësore. Proceset e gjëra të veprimtarive të lidhura me operacionet tokësore të aeroplanëve përfshijnë një flotë po aq të gjerë të tërë zinxhirit logjistik, për shembull, aktivitetet e ndërmarra gjatë një procesi tipik të operimit të një aeroplani përfshijnë: ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesave, ngarkimin dhe shkarkimin e pasagjerëve, depozitim të ujit të pijshëm, kullimin e rezervuarëve të mbeturinave, karburantet e aeroplanëve, ekzaminimin dhe mirëmbajtjen e motorëve dhe fuselave, furnizimin me ushqim dhe pije, etj. Në vazhdim do të paraqesim pajisjet GSE të Aeroportit Ndërkombëtare të Prishtinës "Adem Jashari" të cilat e plotësojnë zinxhirin logjistik të transportit ajror në Kosovë, pa të cilat nuk do të ishte e mundur që Aeroporti të funksionoj karshi standardeve ndërkombëtare siç është duke funksionuar tani.

#### Ngarkuesi i vogël i peshave të rënda (high loader)



Figura 6.1. Ngarkuesi i vogël i peshave të rënda (high loader).

Ngarkuesi i vogël i peshave të rënda përdoret për ngarkimin/shkarkimin e të gjitha njësive ULD të cilat janë të mbushura ose të ngarkuara qoftë ajo kontejner ose paletë e ndërtuar me mallra ose valixhet e pasagjerëve, me ndihmën e këtij lifti vertikal bëhet realizimi i operimeve në platformë.

Kjo pajisje është jetike dhe shumë e rëndësishme në operimet ditore të aeroplanëve dhe në plotësimin e zinxhirit logjistik të transportit ajror.

## Ngarkuesi i madh i peshave të rënda (high loader)

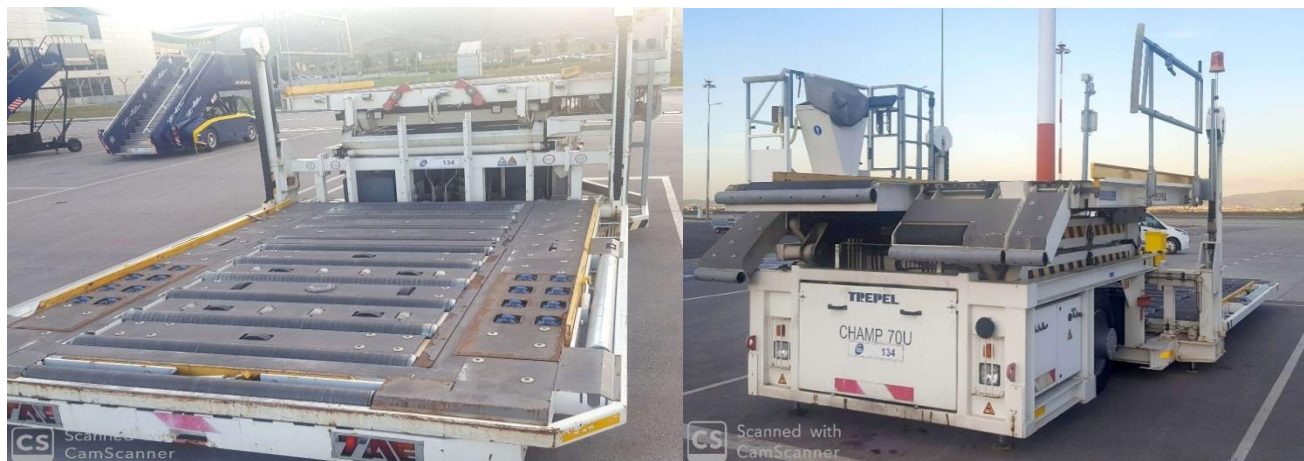


Figura 6.2. Ngarkuesi i madh i peshave të rënda (high loader).

Gjithashtu edhe ngarkuesi i madh i peshave të rënda është po thuj i njëjtë sa i përket rëndësisë edhe funksionit të tij përveç që në këtë mund të ngarkohen më shumë njësi të ULD-ve, do të thotë që lifti i madh mund të bart më shumë ULD-i në të njëjtën kohë se lifti i vogël.

Kanë disa dallime njëri nga tjetri p.sh. lifti i madh ka disa funksione më shumë, mund të ngritët vertikalisht më lartë se i vogli etj.

## Shiriti (traka) ngarkuese/shkarkuese



Figura 6.3. Shiriti (traka) ngarkuese/shkarkuese.

Pasi që struktura e aeroplanit është shumë e ndjeshme, të gjitha mjetet duhet të pozicionohen me shumë kujdes të aeroplani me ndihmën e spoterit ose (personi ndihmës me sinjale).

Shiritat ngarkues janë automjete me shiritat transportues për shkarkimin dhe ngarkimin e bagazheve, ngarkesave dhe mallrave në aeroplan. Shiriti ngarkues duhet të jetë i pozicionuar në pragun e derës (kompartimentit) të aeroplanit gjatë operacionit të ngarkimit/shkarkimit. Shiriti ngarkues përdoret për aeroplanët e ngushtë, dhe pjesa më e madhe e aeroplanëve me trup të gjerë.

## Traktori tërheqës i karrocave



Figura 6.4. Traktori tërheqës i karrocave.

Traktorët në Aeroport kanë disa qëllime dhe përfaqësojnë pjesën thelbësore të shërbimeve në operimet tokësore. Ata përdoren për të lëvizur të gjitha pajisjet që nuk mund të lëvizin vetë.

Këtu përfshihen karrocet e çantave (bagazhit), njësitë e kondicionimit të lëvizshëm, gjeneratorët e rrymës dhe të ajrit (ASU,GPU), shkallët për zbritjen dhe hipjen e pasagjerëve nga aeroplani dhe pajisje tjera që përdoren në operimet e aeroplanëve.

## Karrocat për bartjen e mallrave/bagazhit



Figura 6.5. Karrocet për bartjen e mallrave/bagazhit.

Karrocat përdoren për transportin e bagazheve në copa të vogla, pakot e mallrave, çanta të tepërta, pako të ndryshme të postës së shpejtë, etj., nga aeroplani dhe terminali (vend sortimi i valixheve) ose nga terminali i kargos. Këto karroca janë të pajisura me një sistem frenash i cili bllokon lëvizjen e rrotave kur shufra e lidhjes (biga) nuk është ngjitur në një tërheqës (traktor). Shumica e karrocave janë të mbyllura plotësisht, përveç anëve që përdorin perde plastike për të mbrojtur ngarkesat nga moti i ligë.





Figura 6.6. Karrocat për bartjen e mallrave speciale.

Edhe karrocat me perde plastike anësore përdoren për të njëjtin qëllim por kur kushtet atmosferike janë të këqija me reshje të shiut dhe dëborës përdoren këto për të mbrojtur ngarkesën që është e ngarkuar nga shiu dhe bora.

Këto karroca duhet të përdoren edhe në rastet kur transportohen mallra dhe ngarkesa speciale, siç janë (VALL) letra me vlerë, njësi monetare, kufoma etj., pra për shkak të ndjesisë dhe rëndësisë së tyre të gjitha këto mallra duhet të mbulohen dhe të mos duken gjatë transportit prej aeroplanit në ndërtesën e terminalit/kargos dhe anasjelltas.

### Karrocat për bartjen e kontejnerëve



Figura 6.7. Karrocat për bartjen e kontejnerëve.

Karrocat për bartjen e kontejnerëve kanë një strukturë shumë të fuqishme të ndërtuar nga çeliku të cilat mund të bartin peshën deri në 5000 kg gjatë operimeve.

Përdoren për bartjen dhe operimin e kontejnerëve ajror nga vend sortimi i terminalit/kargos deri te aeroplani dhe anasjelltas, janë të pajisura me një sistem të sigurt të frenimit dhe mekanizmin me rrotulluese të cilat lehtësojnë procesin e ngarkimit ose të shkarkimit të kontejnerëve nga karroca.

Përveç këtyre manovrimeve karroca e kontejnerëve mund të rrotullohet 360° shkallë e ngarkuar me kontejnerë për t'u përshtatur dhe për t'u orientuar për ngarkim varësisht nga kërkesat gjatë operimit të aeroplanit, gjithashtu janë të standardizuara në të gjitha aeroportet kudo që janë.

## Karrocat për bartjen e paletave ajrore



Figura 6.8. Karrocat për bartjen e paletave.

Karrocat për bartjen e paletave ajrore në shikim të parë duken të ngjashme me ato për bartjen e kontejnerëve, por në të vërtetë këto dallojnë, duke filluar nga mekanizmi kryesor i platformës me rrotulluese por gjithashtu edhe këto kanë sistemin e frenimit shumë efikas dhe rrotullimin në 360° për orientimin e duhur të karrocës për ta shkarkuar peshën e ngarkuar më lehtë.

## Mbajtësit statik të paletave dhe kontejnerëve ajror



Figura 6.9. Mbajtësit statik të paletave dhe kontejnerëve.

Edhe Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës është i pajisur me mbajtës statik për paleta dhe kontejnerë ku këta zakonisht vendosen në pjesën periferike të platformës ku nuk pengojnë operimet ditore.

Kompanitë ajrore duhet të kenë kontejnerë dhe paleta rezervë në çdo stacion ku ato operojnë në mënyrë që mos të bllokohen operimet ditore dhe fluturimet në atë stacion për shkak të mungesës së njësive ULD.

Për qëndrim më të gjatë të kontejnerëve dhe paletave në një stacion përdoren këta mbajtësit statik në mënyrë që mos të bllokohen karrocat të cilat duhet të jenë të disponueshme gjatë operimeve ditore.

## Traktorët për tërheqjen/shtyrjen e aeroplanëve



Figura 6.10. Traktorët për tërheqjen/shtyrjen e aeroplanëve.

Traktorët për tërheqje/shtyrje aeroplanësh janë një pjesë e rëndësishme e industrisë së pajisjeve të ndihmës në operimet tokësore të aeroportit. Këto automjete janë të dizajnuara posaçërisht për të shtyrë një aeroplan larg nga porta (vend parkimi) kur ai është i gatshëm të largohet, si dhe për tërheqje për qëllime mirëmbajtjeje. Këta traktorë janë shumë të fuqishëm për shkak të motorëve të mëdhenj që posedojnë. Traktorët tërheqës për aeroplanët janë krijuar për të tërhequr një gamë të gjerë avionësh, nga aeroplanët e vegjël me trup të ngushtë deri te aeroplanët me trup të gjerë dhe të mëdhenj.

## Kuka (biga) tërheqëse/shtytëse e aeroplanit



Figura 6.11. Kuka tërheqëse/shtytëse e aeroplanit.

Kuka tërheqëse ose shtytëse i bashkëngjitet traktorit në njërën anë dhe në anën tjetër i bashkëngjitet aeroplanit në pjesën e përparme, saktësisht në mekanizmin e sistemit të rrotave të para të aeroplanit.

Procesi i kyçjes/çkyçjes së kësaj pajisjeje në aeroplan duhet të kryhet vetëm nga persona të autorizuar dhe duhet të kryhet me një kujdes të shtuar pasi që shumë lehtë mund të vijë deri te dëmtimi i aeroplanit dhe si pasojë e kësaj mund të vijë deri të anulimi i fluturimit.

## Pajisjet për furnizim me ujë të pijshëm dhe pastrim



Figura 6.12. Pajisjet për furnizim me ujë të pijshëm dhe pastrim të aeroplanit.

Kamionët e ujit të pijshëm janë automjete speciale që sigurojnë besueshmëri dhe qëndrueshmëri në shpërndarjen e ujit cilësor në një aeroplan. Uji filtrohet dhe mbrohet nga elementët përkatës ndërsa ruhet në automjet. Një pompë në automjet ndihmon në transferimin e ujit nga kamioni në aeroplan.

Automjetet e shërbimit higjienik zbrazin dhe mbushin banjat në aeroplan. Mbeturinat ruhen në rezervuar në aeroplan derisa këto automjete të mund t'i zbrazin ato dhe t'i largojnë mbeturinat. Pas boshatisjes së rezervuarit, ajo rimbushet me një përzierje të ujit dhe një koncentrat dezinfektues, të quajtur zakonisht 'lëng blu'.

## Shkallët lëvizëse të aeroplanit



Figura 6.13. Shkallët lëvizëse të aeroplanit.

Shkallët lëvizëse të aeroplanit disa janë të pajisura edhe me motorin vetanak që i mundëson për vetëlëvizje. Shkallët e aeroplanit mund të quhen gjithashtu shkallë ajrore, shkallë aeroplanësh, shkallët e embarkimit të pasagjerëve, shkallët e ekuipazhit, shkallët e mirëmbajtjes ose thjesht shkallë për pasagjerë. Në çdo rast, shkallët ofrojnë një komoditet të përshtatshëm midis dyerve të aeroplanit dhe tokës dhe pasi që aeroplanët janë me madhësi të ndryshme, shkallët e aeroplanit rregullohen dhe i përshtaten lartësive të ndryshme varësisht nga tipi i aeroplanit dhe bëhen të disponueshme për të përmbytur nevojat e pasagjerëve ashtu edhe për ekuipazhin.

## Lifti për shërbimet e personave me nevoja të veçanta



Figura 6.14. Ambulifti për personat me nevoja të veçanta.

Ambulifti ALS-U është krijuar për të transportuar pasagjerët me nevoja të veçanta dhe shoqëruesit e tyre në dhe nga aeroplanët, si dhe për t'i ndihmuar ata gjatë embarkimit dhe zbarkimit.

Ambuliftet mund të pajisen me sisteme të kontrollit të klimës, si dhe karrige me rrota me nevoja të veçanta. Kabina e pasagjerëve është e pajisur me drita dhe një sistem ventilimi. Ekziston gjithashtu një interfon në dispozicion brenda kabinës për të siguruar komunikimin midis pasagjerëve dhe operatorit të ambuliftit.

## Vendsortimi i bagazhit



Figura 6.15. Vendsortimi i valixheve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari".

Stafi i operimeve të platformës është përgjegjës për përgatitjen e të gjitha ngarkesave duke përdorur mjetet e nevojshme, të llogaritë peshat për çdo kontejner/paletë ose gjëra të shthurura (jo të lidhura) dhe t'ia dorëzoj mbikëqyrësit të ngarkimit të aeroplani. I gjithë bagazhi i kontrolluar që kalon nëpër njësorët e kontrollës (check-in-it) trajtohet dhe sortohet në hapësirën për sortim të bagazhit.

Varësisht nga tipi i aeroplanit kompania, dhe destinimi (lokal, transit,prioritet, lidhje e shkurtër etj.) stafi për sortim të bagazhit duhet të përgatitë dhe sortoj bagazhin në mënyrë të duhur dhe të sigurt.

### Autobusët për pasagjerë



Figura 6.16. Autobusët për bartjen e udhëtarëve nga terminali deri te aeroplani.

Autobusët shërbejnë për transferimin e pasagjerëve nga aeroplani deri te porta e mbërritjes, dhe nga porta e nisjes deri te aeroplani, normalisht kjo vlenë për ata aeroplanë që janë të parkuar në parking pozicionet e platformës të cilët nuk janë të paisur me ura lëvizëse.

Këta autobusë janë të dizajnuar që të shërbejnë vetëm në aeroporte respektivisht në pjesën e operimeve në platformë, dhe dallojnë nga autobusët e zakonshëm.

## 6.2 NIVELI I SHËRBIMEVE TË OPERIMEVE NË TRANSPORTIN AJROR NË AEROPORTIN E PRISHTINËS

Gjatë hulumtimeve për këtë punim diplome më shumë jemi fokusuar në shërbimet e platformës në operimet tokësore, në shërbim të fluturimeve duke përfshirë zinxhirin logjistik në transportin e mallrave dhe të gjitha shërbimeve që ndërlidhen me këtë dukuri.

Të gjitha shërbimet e ofruara në kuadër të operimeve tokësore të aeroplanëve në Aeroportin e Prishtinës janë subjekt i auditimeve të brendshme dhe të jashtme.

Auditimet e brendshme bëhen nga autoritetet e aviacionit civil në Kosovë të cilët veprojnë duke i respektuar të gjitha rregulloret dhe ligjet ndërkombëtare të aviacionit civil ndërkombëtarë.

Ndërsa auditimet e jashtme vinë nga auditorë të ndryshëm nga kompanitë ajrore më prestigjioze që veprojnë dhe operojnë në Aeroportin e Prishtinës, për t'u siguruar që rregulloret dhe procedurat e manualeve të kompanive të tyre janë duke u respektuar, respektivisht shërbimet që ofrohen te fluturimet e kompanisë të cilën e përfaqëson ai të jenë në përputhje të plotë me rregulloret dhe procedurat e kompanisë së tij.

Duke u nisur nga fakti që ndërtesa së bashku me tërë zinxhirin logjistik, me të gjitha mjetet përcjellëse duke filluar nga shërbimet e check-in, vend sortimi i bagazhit me aparaturën më moderne, përveç

terminalit të vjetër të kargos për shërbimet e mallrave, pajisjet operative për operimin e aeroplanëve në pjesën e operimeve në ANPAJ (LKIA) janë të reja, kjo lehtëson dhe ndihmon shumë për të planifikuar dhe kryer me sukses të gjitha shërbimet e kërkuara ndaj pasagjerëve dhe kompanive ajrore sipas procedurave dhe rregulloreve të aviacionit civil.

Aeroporti Ndërkombëtarë i Prishtinës "Adem Jashari" Limak Kosovo, duke pasur si qëllim të sigurojë nivelin më të lartë të cilësisë së shërbimeve orientuar në kënaqësinë e klientit dhe për të pasur një Sistem të Integruar të Menaxhimit (SIM) sa më të efektshëm, vlerëson si çelës drejt suksesit punonjësit e saj si dhe gjithë njerëzit dhe komunitetin që punon, kalon përmes ose është i lidhur me Aeroportin, duke u nisur nga fakti se cilido prej tyre kontribuon në ruajtjen e cilësisë së shërbimeve si dhe në zhvillimin e përgjithshëm dhe përmirësimin e aktivitetit të kompanisë në të gjitha nivelet.

Zbatimi i Sistemit të Menaxhimit të Cilësisë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në standardin ISO 9001 në aeroportet ndërkombëtare është praktikë e zakonshme dhe kjo është pjesë kyçe e Strategjisë së Menaxhimit për zhvillimin dhe përmirësimin e vazhdueshëm të cilësisë së shërbimeve në aeroporte në mbarë botën. [7]



Figura 6.17. Operation Control Center OCC.

Aeroporti Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" Limak Kosovo (LKIA) iu nda çertifikata ISO 9001:2008 pas auditimit të kryer në muajin Nëntor 2012 nga organizata ndërkombëtare "URS" në fushat si vijon: Shërbimet në operimet tokësore, Operimet e Terminalit, Teknologjia Informative, Prokurimi, Administrata, Komerciale, Siguria e Aviacionit, Burimet Njerëzore, Shërbimet VIP, Shërbimet CIP, Ushqim & Pije, Kontrollit të Objekteve, Mirëmbajtjes së Ndërtesave, Planifikimit dhe Zhvillimit, Mirëmbajtjes Mekanike, Menaxhimit të faunës, Mirëmbajtjes së AGL/PWR (ndriçimit mbi nivelin e tokës), Mirëmbajtjes së hapësirës ajrore, Shërbimit të Shpëtimit dhe fikjes së zjarrit, Koordinimit të slloteve, dhe Shërbimeve Mjekësore.

Përveç kësaj, prapë ANPAJ ishte çertifikuar edhe me ISO 14001:2008 standardi për Sistemin e Menaxhimit të Mjedisit (EMS) dhe ISO 10002:2004 standardi për Sistemin e trajtimit të klientëve (CHS). Tre sistemet e çertifikuar ISO u përfshinë në një në Sistemin e Menaxhimit të Integruar (IMS). Bazuar në këto të dhëna, dhe marrëveshjet kontraktuale në mes të Aeroportit të Prishtinës dhe shumë kompanive serioze ndërkombëtare, për të fluturuar dhe operuar në Aeroportin e Prishtinës janë një tregues i mirë që para së gjithash tregojnë që shërbimet në logjistikën e operimeve tokësore në operimet e aeroplanëve janë të një niveli ndërkombëtarë duke i plotësuar të gjitha dispozitat ligjore dhe rregulloret e procedurat ndërkombëtare të aviacionit civil. [7]

### 6.3 TERMINALI I KARGOS PËR MALLRAT NË IMPORT/EXPORT NË AEROPORTIN E PRISHTINËS

Pranim/dorëzimi i mallit në depon e terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” (Terminali i Cargos) procesohet sipas procedurave ndërkombëtare të aviacionit civil.

Procedurat dhe shërbimet të cilat kryhen në/nga depo e terminalit të kargos në Aeroportin e Prishtinës janë si në vijim:

- Paletimi, trajtimi i mallrave,
- Operacionet e depove,
- Kontrolli i deponimit dhe inventarit,
- Siguria e ngarkesave (e çertifikuar RA3),
- Ndërtimi dhe shkarkimi e ULD - ve,
- Trajtimi i mallrave të rrezikshme dhe trajtimi i materialeve radioaktive,
- Dokumentacioni për import dhe eksport, zhdoganimi,
- Transport mallrash në / nga aeroplanët, gjurmimet, shërbimet e transportit për transportin ajror,
- Frigorifer,
- Magazinimi Special i DG (i autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil AAC )
- Magazinimi special i materialit radioaktiv (i autorizuar nga AAC lokale dhe Agjencia Bërthamore). [7]

Pas arritjes së mallit nëpërmes trafikut ajror në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës agjentët nga dogana e Republikës së Kosovës dega në Aeroport së bashku me stafin e terminalit të kargos në Aeroport dalin te aeroplani në platforme për ta pranuar mallin në arritje.

Së pari i gjithë dokumentacioni për mallin e arritur në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës ”Adem Jashari” Limak Kosovo i dorëzohet nga Piloti ose ndihmës Piloti agjentëve doganorë te Kosovës dhe personelit të Cargos në terminalin e Aeroportit, të cilët fillojnë me procedurat e pranimit të mallit.



Figura 6.18. Sortimi i mallit në terminalin e cargos në ANPAJ. [7]



Doganierët së bashku me stafin e kargos bëjnë inspektimin dhe kontrollimin e mallit të arritur, pas shkarkimit nga aeroplani për t'u siguruar që malli nuk ka pësuar ndonjë dëmtim gjatë ngarkimit ose udhëtimit nga vendi ku është eksportuar malli e gjithashtu edhe gjatë shkarkimit të tij në Aeroportin e Prishtinës. Malli në arritje pastaj kontrollohet me detajisht, i cili duhet të jetë në përputhje me Cargo Manifestin në mënyrë që të bëhet pranimi i atij malli.



Figura 6.19. Sistemi i mallit në terminalin e kargos në ANPAJ.

Me kujdes fillon numërimi i mallit nga ana e stafit të kargos në terminal së bashku me doganierët e Kosovës ku bëhet evidentimi i mallit në fletëlajmërim (regjistrohet), dhe pasi të verifikohet që malli në arritje është në përputhje të plotë me Cargo Manifestin, pastaj agjentët nga dogana e Republikës së Kosovës në Aeroport marrin të gjithë dokumentacionin e mallit për ta procesuar lëndën dhe për t'i krijuar një numër doganor ose EP-e.



Figura 6.20. Kargo në arritje dhe sistemi i X-ray në Eksport.

EP-ja ose numri doganor evidentohet në bazë të vlerës së mallit që është e paraqitur në faturën e mallit dhe pas caktimit dhe procesimit të këtij malli në doganën e Kosovës agjentët doganorë kthejnë të gjithë dokumentacionin në terminalin e kargos në Aeroport për t'u procesuar lënda më tutje nga stafi i Aeroportit Ndërkombëtarë të Prishtinës "Adem Jashari".

### 6.3.1 Pranimi dhe regjistrimi i mallit në modulën e terminalit të kargos në Aeroport

Pas arritjes së dokumentacionit të mallit në terminalin e kargos, agjentët e kargos një kopje të mallit që është regjistruar ose identifikuar në fletëlahmërimin e doganës e regjistrojnë në librin dhe modulën (sistemin) e terminalit të kargos në Aeroport.

Mbikëqyrësi në terminalin e kargos mallin e regjistron në bazë të listës ajrore të ngarkesës Air Way bill – it (AWB-së) për secilën dërgesë dhe mall veç e veç. Ndërsa dërgesat ose malli që dërgohet nëpërmes postave të shpejta siç janë: FEDEX, DHL, TNT, UPS etj., gjithashtu regjistrohen në libër dhe modulën e kargos të Aeroportit por këto regjistrohen në bazë të fletëmanifestit të cilin e prezantojnë kompanitë dërguese.

Zyrtarët e doganës së bashku me personelin e postës përkatëse vendosin se cilin mall duhet ta lirojnë nga obligimet doganore ose ta ndalin për procedurat e zhdoganimit të mallit.

Pas caktimit të EP-së ose numrit doganorë të ati malli në arritje nga shërbimi i doganës së Kosovës, kontaktohet shpediteri nga stafi i terminalit të kargos në Aeroport dhe informohet për arritjen e mallit në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Limak Kosovo.



Figura 6.21. Dhoma për mallrat e rrezikshme.



Figura 6.22. Dhoma frigorifer për mallrat që prishen shpejt.

Shpediteri pastaj nga stafi i terminalit të kargos pranon dokumentet të cilat janë evidentuar nga dogana e Kosovës dhe stafi i kargos në Aeroport për arritjen e mallit, dhe me ndihmën e këtyre dokumenteve (numrin e EP-es) shpediteri bënë përpilimin dhe plotësimin e Dokumentit Unik Doganor DUD-it.

Shpediteri DUD-in e përdorë për prezantimin e mallit te doganat e Kosovës pastaj më vonë mund ta përdorë edhe në kargo financa të Aeroportit për t'i shlyer obligimet ndaj Aeroportit.

Këtij dokumenti (DUD-it) i bashkëngjitet edhe fatura e mallit të cilën e dërgon eksportuesi së bashku me AWB-në për ta kompletuar si lëndë për procesim të mëtutjeshëm të këtij malli.

Shpediteri posa t'i kompletton të gjitha dokumentet siç janë: AWB-ja, DUD-i, EP-ja, fatura e mallit në arritje, pastaj e paraqet lëndën në doganë. Pas dorëzimit të dokumenteve në shërbimin doganorë të Kosovës nga ana e shpeditarit në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Limak Kosovo, shefi i ndërrimit të doganës futë të dhënat e dhura në sistemin e doganave dhe fillon të bëhet vlerësimi i

mallit.

Oficerët doganorë bëjnë verifikimin e mallit, në bazë të llojit të mallit, sasisë së mallit, cilësisë së mallit që janë të paraqitura në dokumentin e DUD-it, dhe vlerësimin e mallit në bazë të faturës së paraqitur nga eksportuesi dhe vendosin nëse është e nevojshme që të dalin për shikim të mallit ose të vazhdojnë tutje procedurat deri në zhdoganimin e plotë të tij.

#### 6.4 SISTEMET DHE TEKNOLOGJIA NË PËRDORIM NË DEPON E TERMINALIT TË KARGOS NË AEROPORT

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" Limak Kosovo ofron shërbime të ndryshme të bartjes së mallrave në mënyrë të shpejtë, efektive dhe profesionale. Siguria është një përparësi kyçe, kështu që aeroporti ekzaminon të gjitha dërgesat e ngarkesave me mallra me aparatet më bashkëkohore të skanimit me rreze X, Heimman.

Me sistemin e sigurisë të fjalës së fundit, pajisje moderne teknologjike dhe video vëzhgim, ANPAJ-ja garanton një rrjedhë të shpejtë dhe efikase të bartjes së mallrave.

Deri më tani, janë të pranishme shumica e kompanive ajrore nga mbarë bota si Pegasus Airlines, Eurowings, Germania Flug, Easyjet, Wizzair, Norwegian Air, Austrian Airlines, Turkish Airlines, Swiss etj, pastaj kompanitë e postave të shpejta siç janë: FedEx, UPS, TNT, DHL dhe transportues ndërkombëtar të dërgesave si AES Cargo, AGS, Intereuropa, Air Logistic, etj. Të gjitha këto veprojnë në Kosovë dhe të gjithë i transportojnë mallrat e tyre përmes Aeroportit të Prishtinës duke përdorur këto shërbime për bartjen e mallrave të tyre.

Terminali i kargos në Aeroportin e Prishtinës ka në përdorim dy sisteme teknologjike për regjistrimin dhe evidentimin e mallrave në eksport dhe import.

Njëri sistem është moduli që quhet Cargo KIT i cili është në përdorim të brendshëm vetëm nga departamenti i Cargos në Aeroportin e Prishtinës që shërben për regjistrimin e mallit kargo.

The screenshot shows the 'Cargo - KIT' web application interface. The main form is titled 'AWB Import' and contains the following fields and options:

- Numri i AWB: 453645456
- Numri i fluturimit: 4585
- Kompania transportuese: (Dropdown menu)
- Data e pranimit: (Input field)
- Lloji i mallit: (Input field)
- Sasia: (Input field)
- Njesia matese: (Input field)
- Numri i konotes: (Input field)
- Menyra e transportit: Ajror
- Klienti pranues: (Dropdown menu)
- Lloji i dergeses: Mall
- Depesh kodit: (Input field)
- Pesha: (Input field)

The carrier selection dropdown menu is open, displaying the following table:

Shifra	Emri	Shteti
16	DHL	KOSOVE
17	LUFTHANSA	GJERMANI
18	TURKISH AIRLINES	TURQI
19	PEGASUS	TURQI
20	SWISS	ZVICER
21	TNT	BELGJIKE
22	CROATIA AIRLINES	KROACI

At the bottom of the interface, it says 'Perdoruesi : Hysni Killokoqi' and there is a logo for 'KOSOVO INFORMATION TECHNOLOGY'.

Figura 6.23. Sistemi Cargo Kit për regjistrimin e mallit.

Ky sistem është krijuar për Aeroportin e Prishtinës nga kompania Kosova Information Technology (KIT), KIT është themeluar në vitin 2004 me qëllim që të ofrojë shërbime në zhvillimin e aplikacioneve softuerike, konsulencë si dhe integrim të shërbimeve në fushën e teknologjisë informative dhe telekomunikacionit.

Gjatë kësaj periudhe KIT ka zhvilluar një numër të softuerëve të cilat të gjitha janë në shfrytëzim në tërë territorin e Republikës së Kosovës, duke përfshirë edhe sektorin publik edhe atë privat.

The screenshot shows the 'Cargo - KIT' web application. At the top, there are navigation tabs: 'Faqja kryesore', 'Administrimi', 'AWB Import', 'AWB Export', and 'Raportet'. Below this is a search section titled '- Kerko AWB per shikim Import -' with input fields for 'Nr. AWB:' and 'Nr. Konotes:'. The main content area is titled 'Shfletimi i AWB-se' and contains a table with the following data:

Nr i AWB	Nr i konotes	Numri i fluturimit	Menyra e transportit	Klienti	Lloji dergeses	Depsh kod	Data e pranimit	Data e konfirmimit	Statusi
51	02036373330	140293	OS 769	Ajror	ELEKTRO INN	Mall	06-11-2019 10:39:10	06-11-2019 10:39:10	Kompletuar
52	02036373330	808323	OS 769	Ajror	BARDH MEHMETI	Mall	06-11-2019 10:36:54	06-11-2019 10:36:54	Kompletuar
53	23537639000		TK 1017	Ajror	Intereuropa Kosova L.	Mall	06-11-2019 09:57:54	06-11-2019 09:57:54	E shkarkuar
54	23551469703		TK 1017	Ajror	PROCREDIT BANK SH.	Mall	06-11-2019 09:15:20	06-11-2019 09:15:20	E shkarkuar
55	DHL06.11.2019		DHL	Toksor	3 P SH.P.K.	Mall	06-11-2019 08:45:49	06-11-2019 08:45:49	E profaturuar
56	02026373481		OS 777	Ajror	A.L. DUSHI SH.P.K.	Mall	06-11-2019 02:41:40	06-11-2019 02:41:40	E shkarkuar
57	01631115921		OS 777	Ajror	SODEX GROUP SH.P.K	Mall	06-11-2019 02:40:39	06-11-2019 02:40:39	Kompletuar
58	23551993454		TK 1017	Ajror	NATIONAL INSTITUTE	Mall	06-11-2019 02:29:03	06-11-2019 02:29:03	Kompletuar
59	02038299590		OS 777	Ajror	KCC SHPK	Mall	06-11-2019 02:28:00	06-11-2019 02:28:00	E shkarkuar
60	72406002931		LX 8402	Ajror	Intereuropa Kosova L.	Mall	06-11-2019 02:19:09	06-11-2019 02:19:09	E shkarkuar

At the bottom of the table, there is a pagination control showing 'Page 6 of 2183' and 'Displaying 51 to 60 of 21830 items'. The user name 'Perdoruesi : Hysni Kllloqi' is visible at the bottom left, and the 'KOSOVA INFORMATION TECHNOLOGY' logo is at the bottom right.

Figura 6.24. Lista e mallit të regjistruar në Sistemin Cargo Kit.

Sistemi i dytë i cili përdoret nga agjentët e departamentit të kargos në ANP është sistemi **Automated System for Customs Data** sistem online nga i cili shkëmbejnë informatat edhe Dogana e Kosovës gjithashtu edhe shpeditoret e autorizuar të kompanive të ndryshme që bëjnë eksport/import të mallrave kargo në territorin e Republikës së Kosovës qoftë nga transporti rrugor ose ai ajror.

Sistemi i automatizuar për të dhënat doganore (ASYCUDA) është një sistem i kompjuterizuar i krijuar nga Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Tregtinë dhe Zhvillimin (UNCTAD) për të administruar doganat e një vendi. Në vitin 2004 kishte më shumë se 50 projekte operative me shpenzime që tejkalojnë 7 milion dollarë amerikanë. Tash është programi më i madh i bashkëpunimit teknik i UNCTAD, që përfshin mbi 80 vende dhe 4 projekte rajonale.

Qëllimi i UNCTAD ishte të ndërtonte një sistem kompjuterik për të ndihmuar autoritetet doganore (ose ekuivalentët e tyre lokal) në të gjithë botën për të automatizuar dhe kontrolluar proceset e tyre thelbësore

dhe për të marrë informacion në kohë të saktë dhe të vlefshëm për të mbështetur parashikimet dhe planifikimin e qeverisë.

*Fletëngarkesë - E re [2011] - Police transporti, hardcopy*

ASYCUDA

Zyra e nisjes / ardhjes  
2011 AEROPORTI PRISHTINES-TERMINAL

Informata të përgjithshme

Numri i Lidhimit PC341	Data e nisjes 08/11/2019	Data arritjes	Koha arritjes	Regjistrimi numer
Waybill reference number 52450277824	Waybill type 410 AWB e thjeshtë	Lloji UCR	Lista e shkarkimit	Waybill line 2
Dokumenti i meparshem	Vendi i ngarkimit TRIST Istanbul	Vendi i shkarkimit XKPRN Aeroporti Prishtines		

Transportuesi  
111111111

Person Fizik  
Adresa

Agjenti i transportit

Eksportuesi/derguesi i mallrave  
MEDTRONIC  
HOLAND

Transporti

Menyra  
40 Transporti ajror

Nacionaliteti  
TR TURQIA

Identifiko

Njoftim

Marrësi i ngarkesës  
YESSPHARMA  
KS

Detalet e mallrave

Totali i kontejnerëve/kodet e kolive 0 PA Paketa	Status HSE	Number of degrouped waybills 0
---	---------------	-----------------------------------

Shenjat & nr  
PC

Pakot ne Manifest	Pako te mbetura	Pesha bruto ne manifestit	Pesha Bruto e mbetur	Volumi(CBM)
9		387.00		

Pershkrimi i mallrave  
EQUIPMENTS

Vendndodhja

Vlera e deklaruar dhe detalet e plombes

P/C Ind	Shuma e mallrave dhe monedha	Value for insurance
Value for customs	Value for transport	Grup
Numri i Plomb...	Shenjat	

Informacion

Transport i metejshem

Tranziti	Referenca e ...
Tranzit Nderkom...	Referenca e ...
Transportuesi	

ASYCUDAWorld - Date 11/9/19 7:47 AM

Page - 1 -

Figura 6.25. Evidenca e mallit në arritje nëpërmes Sistemit ASYCUDA.

Aplikimet e përparuara të softuerit janë dizajnuar dhe zhvilluar për administratat doganore dhe komunitetin tregtarë që të respektojnë standardet ndërkombëtare kur përmbushin procedurat e importit, eksportit dhe transitit.

Përmes Programit të saj ASYCUDA, UNCTAD synon:

- Modernizimin e operacioneve doganore dhe ndihmën në përmirësimin e mbledhjes së të ardhurave,
- Lehtësimin e efikasitetit dhe konkurrencës së tregtisë duke ulur ndjeshëm kohën dhe kostot e transaksionit,
- Përmirësimin e sigurisë duke rregulluar procedurat e kontrollit të ngarkesave, tranzitimin e mallrave dhe pastrimin e mallrave,
- Ndhmon në luftimin e korrupsionit duke rritur transparencën e transaksioneve,
- Promovimin e zhvillimit të qëndrueshëm duke shkurtuar përdorimin e letrës, përmes përdorimit të transaksioneve elektronike dhe dokumenteve. [7]

The screenshot displays the ASYCUDA system interface for a customs declaration. The header shows the ASYCUDA logo and a background image of an airport terminal. The form is organized into several sections:

- Zyra e nisjes / ardhjes:** 2011 AERODORTI PRISHTINES-TERMINAL
- Informata te pergjithshme:**
  - Numri i Udhëtimit: PC341
  - Data e nisjes: 08/11/2019
  - Data arrijtes: 08/11/2019
  - Koha arrijtes: 07:01
  - Regjistrimi numer: 2019 / 2020
  - Data e regjistrimit: 08/11/2019
  - Lista e shkarkimit:
- Vendi i nisjes:** TRIST Istanbul
- Vendi i destinacimit:** XPRN Aeroporti Prishtine
- Informatat e transportit:**
  - Transportuesi: 111111111
  - Personi Fizik: Adresa
  - Agjenti i transportit:
- Total:**
  - Faturat: 2
  - Pakete: 30
  - Kontajneret: 0
  - Fesha bruto: 343.00
- Transporti:**
  - Mnyra: 40 Transporti ajror
  - Nacionalitet: TR TURQIA
  - Regjistrim: Voztes
  - Identifiko: Vendi, Data
- Tonazha:**
  - Bruto: Neto
  - Zyra e Destinacimit (transit): Ref. paraprake

Figura 6.26. Evidenca e mallit në arritje nëpërmes Sistemit ASYCUDA.

**6.5 REZULTATET E HULUMTIMIT NGA TË DHËNAT NË IMPORTIN/EKSPORTIN E MALLRAVE KARGO NË ANPAJ TË PARAQITURA ME SOFTUERIN EXCEL**

Biznesi i mallrave ajrore është një biznes shumë i rëndësishëm për tregun e transportit ajror të një vendi. Kjo do të thotë që procesi i trajtimit të ngarkesave ajrore është i rëndësishëm për çdo aeroport ose shtet ku ai vepron pasi që gjeneron të ardhura kapitale.

Kjo gjithashtu nënkupton që institucionet kompetente duhet të garantojnë zhvillimin e infrastrukturës dhe menaxhimin e tërë procesit të sistemit të mallrave karshi vendeve evropiane.

Procesi i trajtimit të ngarkesave ajrore i përket proceseve kryesore të biznesit, pavarësisht nëse vetë aeroporti e udhëheq atë ose menaxhohet nga një organizatë e specializuar në kushtet e tregut të liberalizuar.

Qëllimi i hulumtimit i paraqitur në këtë punim është procesi i trajtimit të ngarkesave ajrore me strukturën e saj komplekse dhe hulumtimi si dhe analiza e statistikave të mallrave në Import/Eksport në Aeroportin Ndërkombëtarë të Prishtinës ” Adem Jashari” Limak Kosovo.

Në vazhdim fillimisht rezultatet e të dhënave të hulumtimeve të nxjerra do t’i paraqesim nëpërmes softuerit Excel, nga hulumtimet në Import të mallit në departamentin e Cargos në ANPAJ. [7]

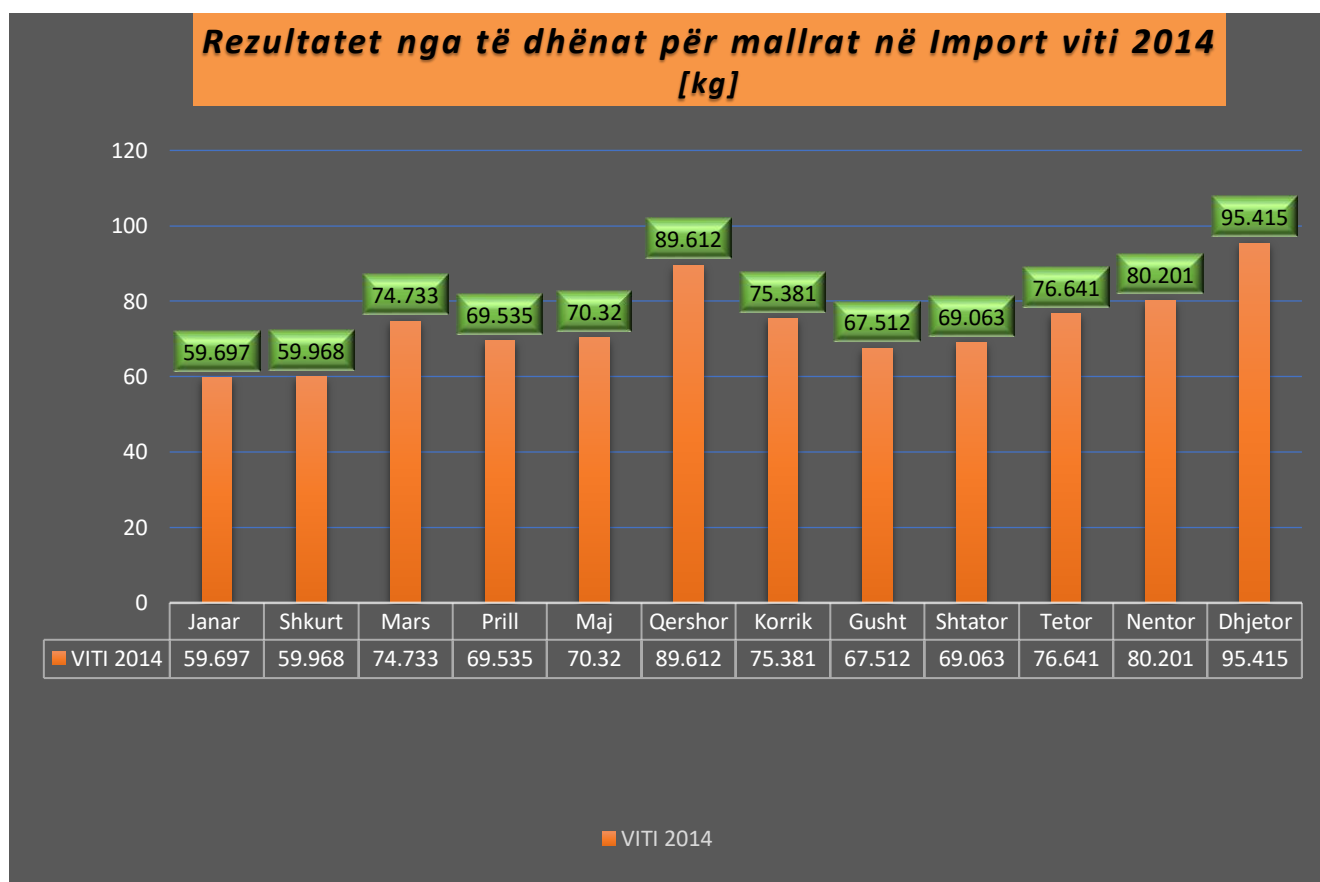


Figura 6.27. Rezultatet e paraqitura me softuerin Excel të mallrave në Import për vitin 2014.

Të dhënat e hulumtuara nga softueri i kargos do të paraqiten në diagrame në tabelat përkatëse për vitet

që do t'i trajtojmë nga viti 2014 deri më tani.

Në diagramin e sipërm janë paraqitur rezultatet mujore të cilat janë të dhëna në kg ku siç shihet një trend i rritjes në muajt e fundit të 2014.

Në diagramin e radhës kemi paraqitur rezultatet mujore për vitin 2015 ku shihen dallime jo të mëdha me vitin paraprak sa i përket sasisë së mallrave në Import në ANPAJ.

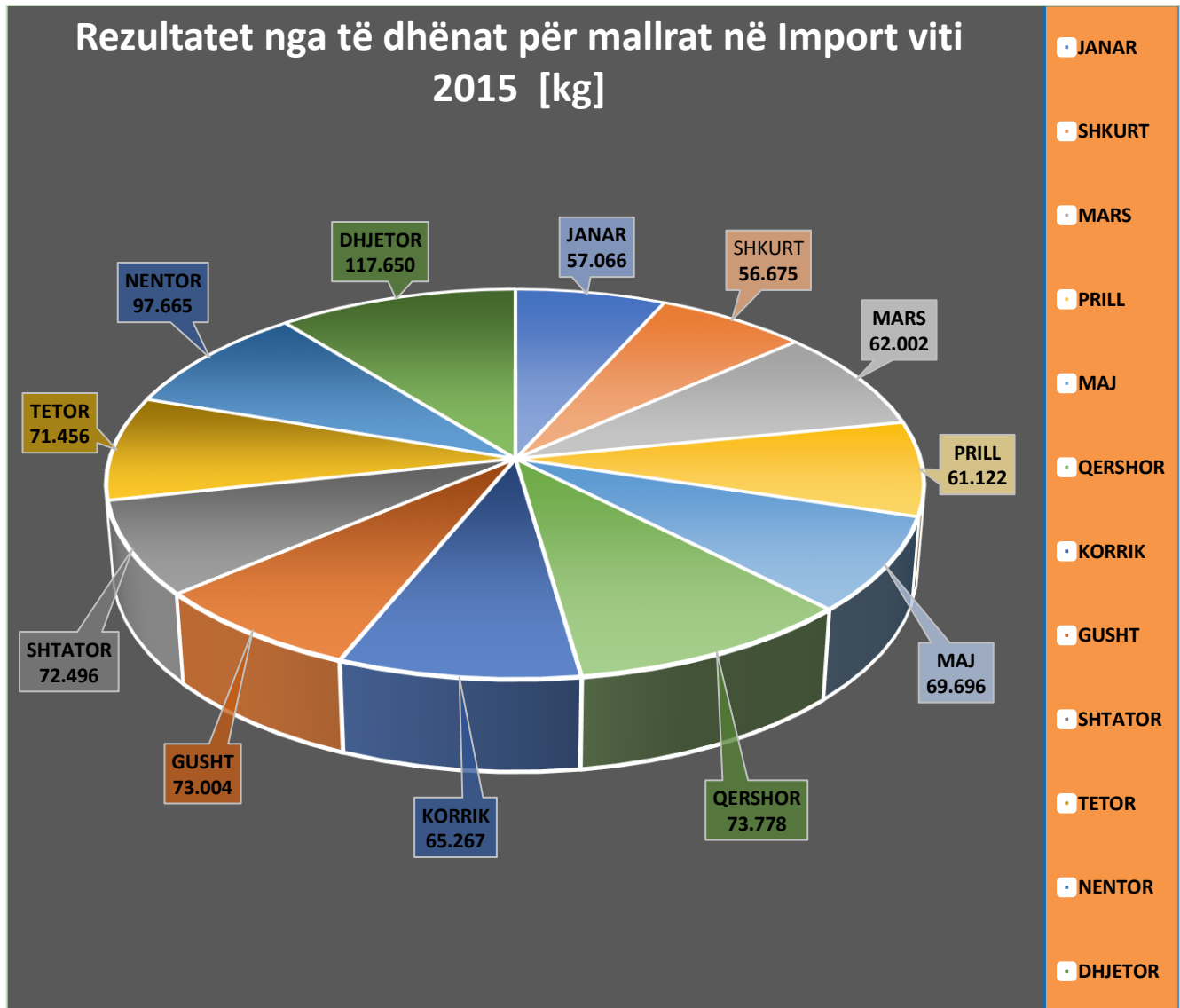


Figura 6.28. Rezultatet e paraqitura me softuerin Excel të mallrave në Import për vitin 2015.

Në tabelën në vazhdim kemi bërë krahasimet e rezultateve nga të dhënat mujore dhe dallimin në sasinë e importit mujor të mallrave për vitin 2014/2015 dhe kemi paraqitur sasinë totale vjetore për këto dy vite.



Tabela 6.1. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ.

**Krahasimi i rezultateve mujore të viteve 2014/2015 në Import (kg)**

Muaji	Viti		Dallimi në %
	2014	2015	
<i>Janar</i>	59.697	57.066	-4%
<i>Shkurt</i>	59.968	56.675	-5%
<i>Mars</i>	74.733	62.002	-17%
<i>Prill</i>	69.535	61.122	-12%
<i>Maj</i>	70.320	69.696	-1%
<i>Qershor</i>	89.612	73.778	-18%
<i>Korrik</i>	75.381	65.267	-13%
<i>Gusht</i>	67.512	73.004	8%
<i>Shtator</i>	69.063	72.496	5%
<i>Tetor</i>	76.641	71.456	-7%
<i>Nëntor</i>	80.201	97.665	22%
<i>Dhjetor</i>	95.415	117.650	23%
<b>Totali IMPORT</b>	<b>887,876.00</b>	<b>888,078.00</b>	<b>Kg</b>

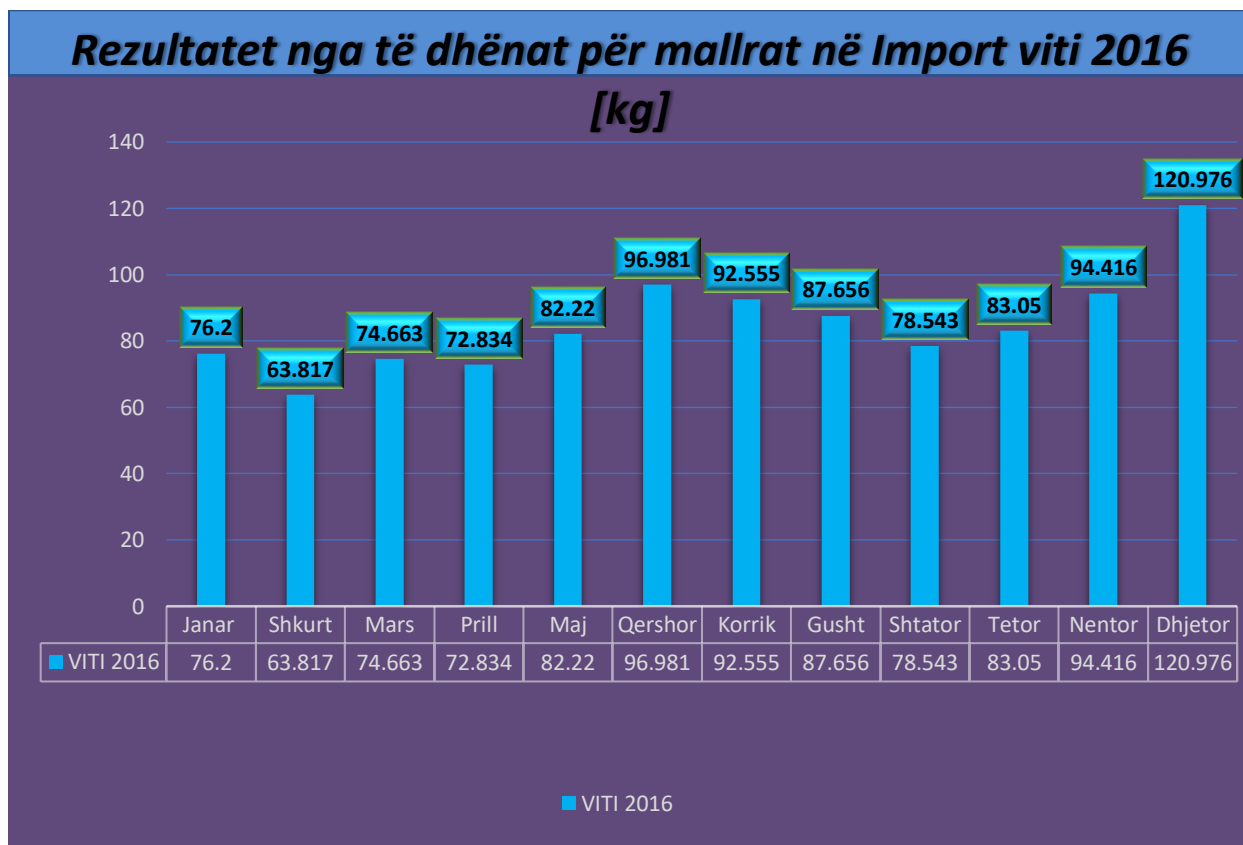


Figura 6.29. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore për mallrat në Import për vitin 2016.

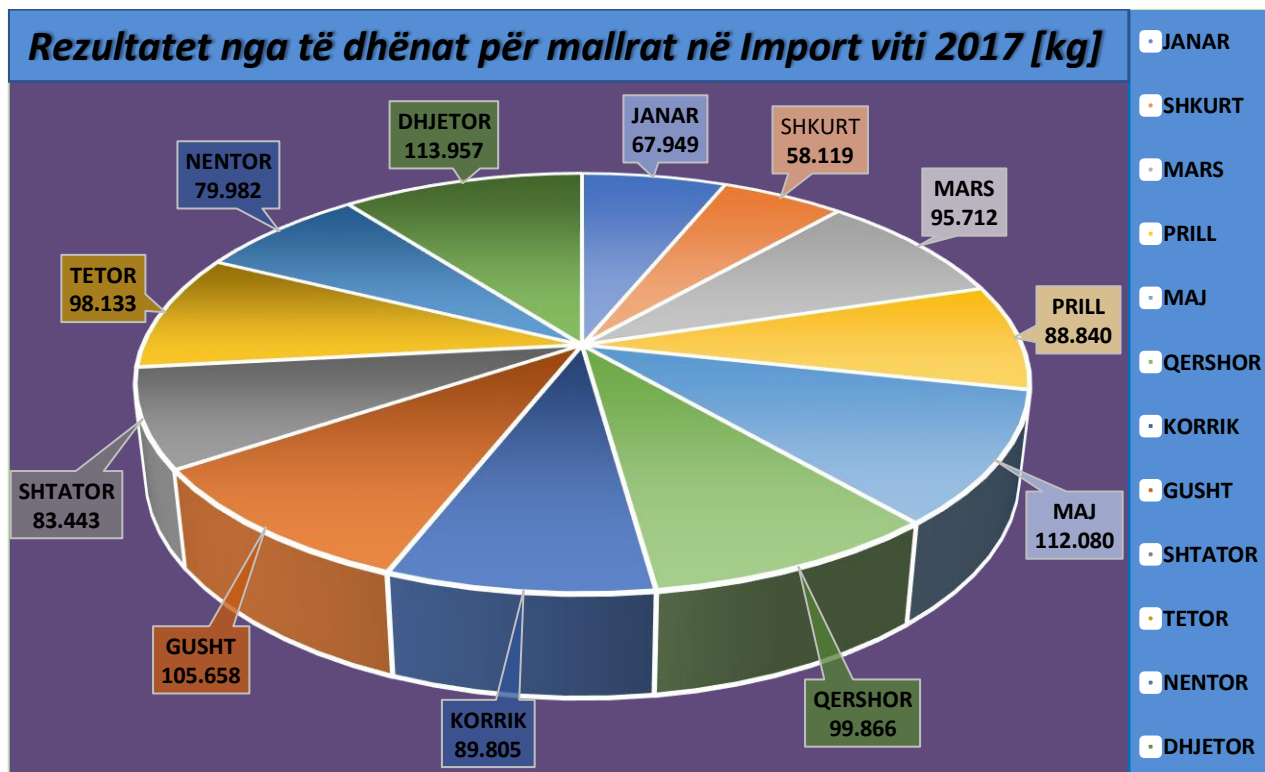


Figura 6.30. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore për mallrat në Import për vitin 2017.

Tabela 6.2. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ.

**Krahasimi i rezultateve mujore të viteve 2016/2017 në Import (kg)**

Muaji	Viti		Dallimi në %
	2016	2017	
Janar	76.200	67.949	-11%
Shkurt	63.817	58.119	-9%
Mars	74.663	95.712	28%
Prill	72.834	88.84	22%
Maj	82.220	112.08	36%
Qershor	96.981	99.866	3%
Korrik	92.555	89.805	-3%
Gusht	87.656	105.658	21%
Shtator	78.543	83.443	6%
Tetor	83.050	98.133	18%
Nëntor	94.416	79.982	-15%
Dhjetor	120.976	113.957	-6%
<b>Totali IMPORT</b>	<b>1,023,911.00</b>	<b>1,095,558.00</b>	<b>Kg</b>

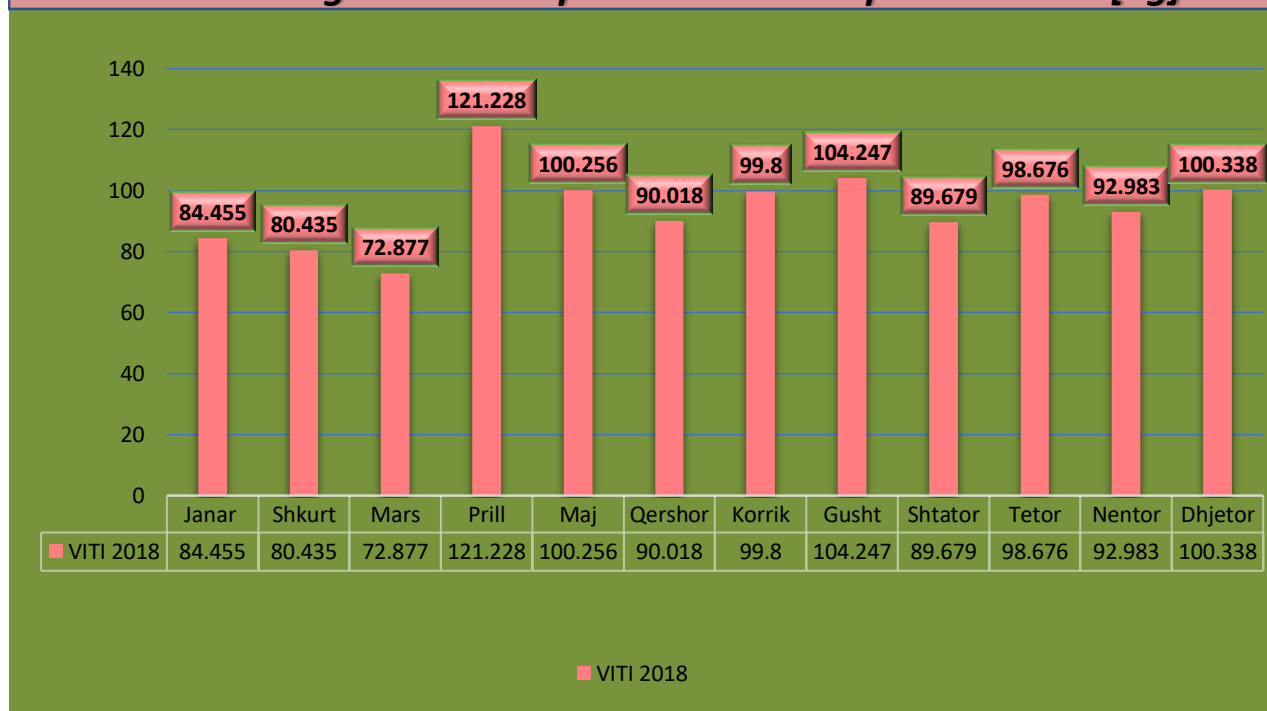
**Rezultatet nga të dhënat për mallrat në Import viti 2018 [kg]**

Figura 6.31. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Import për vitin 2018.

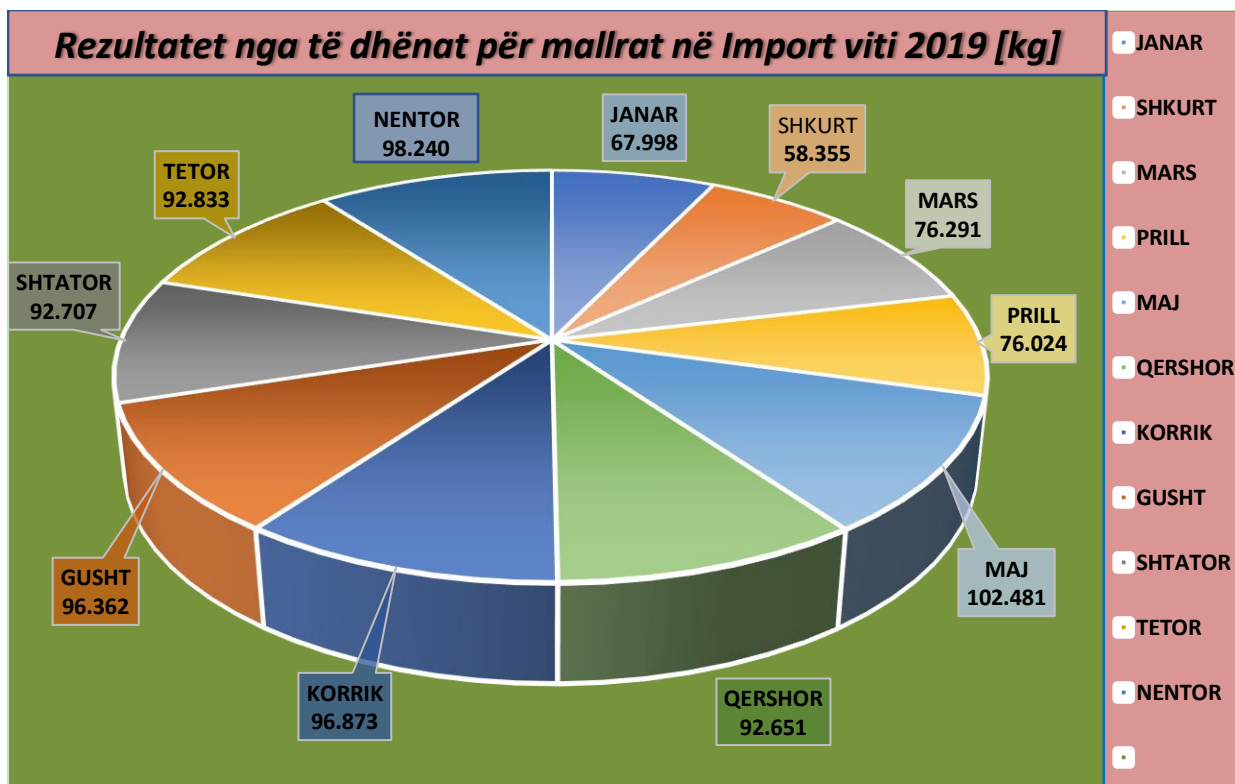


Figura 6.32. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Import për vitin 2019.

Tabela 6.3. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Import në ANPAJ.

Muaji	Viti		Dallimi në %
	2018	2019	
Janar	84.455	67.998	-19%
Shkurt	80.435	58.355	-27%
Mars	72.877	76.291	5%
Prill	121.228	76.024	-37%
Maj	100.256	102.481	2%
Qershor	90.018	92.651	3%
Korrik	99.8	96.873	-3%
Gusht	104.247	96.362	-8%
Shtator	89.679	92.833	3%
Tetor	98.676	92.833	-6%
Nëntor	92.983	98.240	17%
Dhjetor	100.338	/	/
<b>Totali IMPORT</b>	<b>1,134,991.00</b>	<b>1,200,000.00</b>	<b>Kg</b>

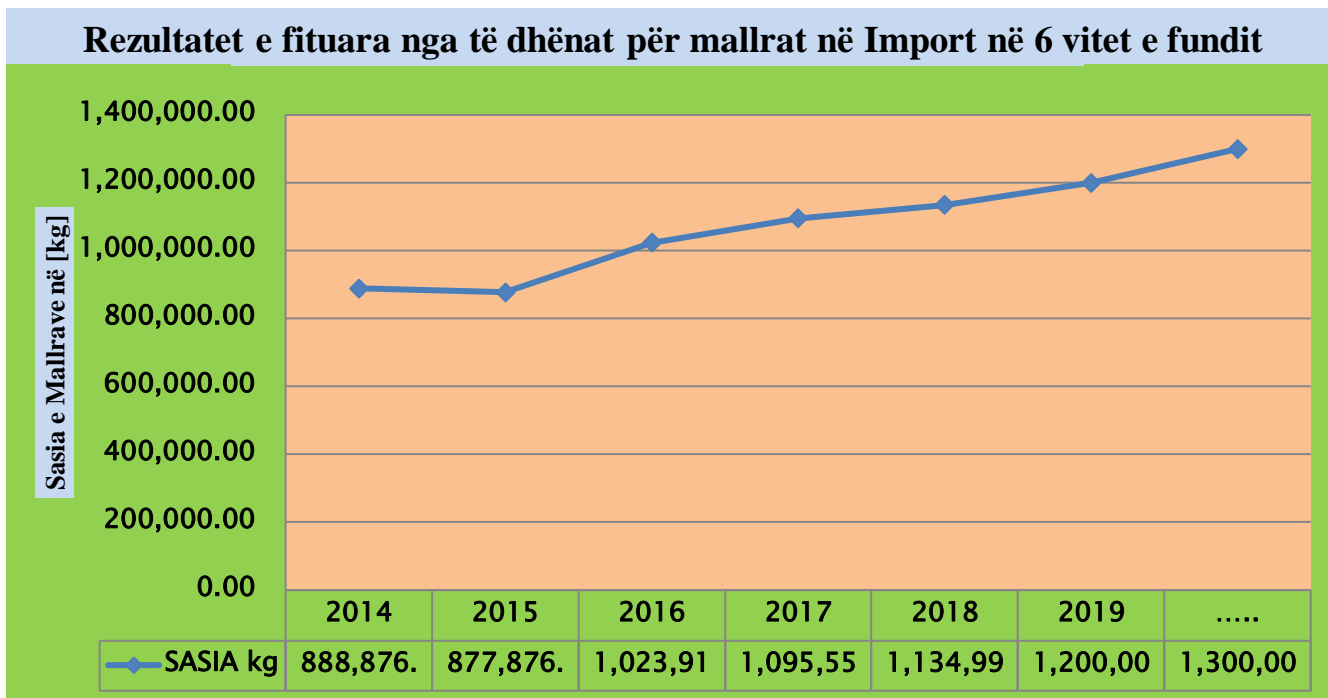


Figura 6.33. Rezultatet nga të dhënat e importit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ.

Nga përpunimi i të dhënave të hulumtuara fitohen rezultatet pozitive sa i përket përfitimeve nga shërbimet e importit të mallrave kargo në ANPAJ, siç shihet edhe nga diagrami në fig.6.32 sasia e mallrave nga importi shënon një rritje të konsiderueshme ndër vite. [7]

### Rezultatet e hulumtimit nga të dhënat në Eksportin e mallrave Cargo në ANPAJ të paraqitura me softuerin Excel

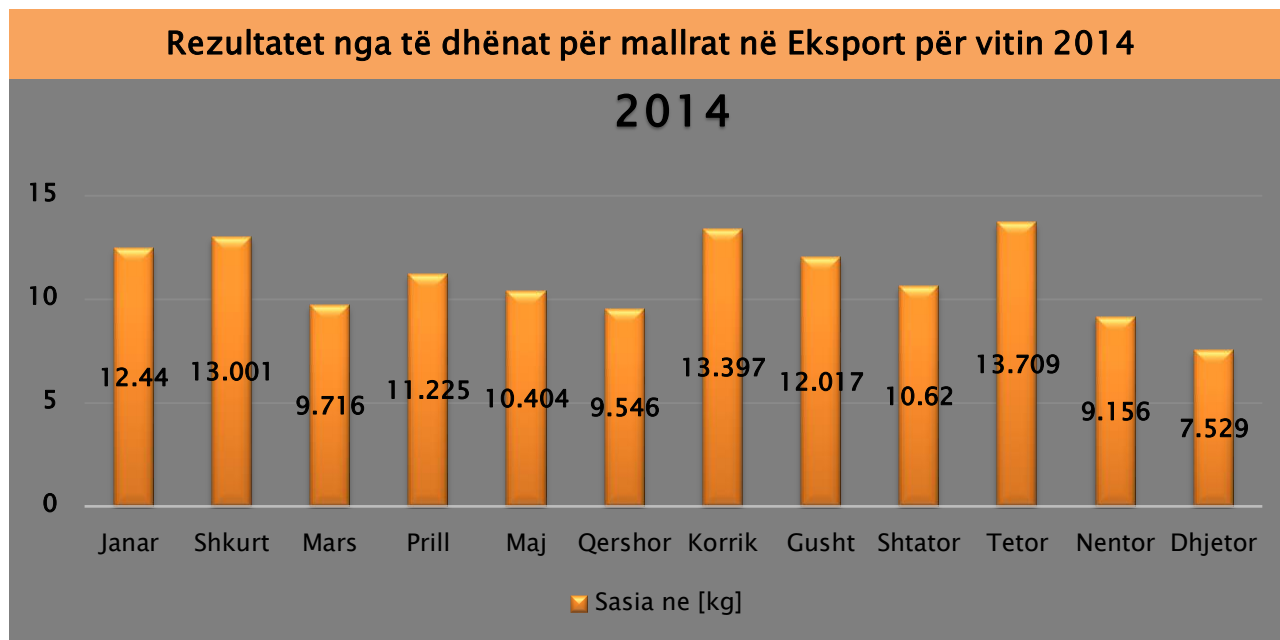


Figura 6.34. Rezultatet nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2014.

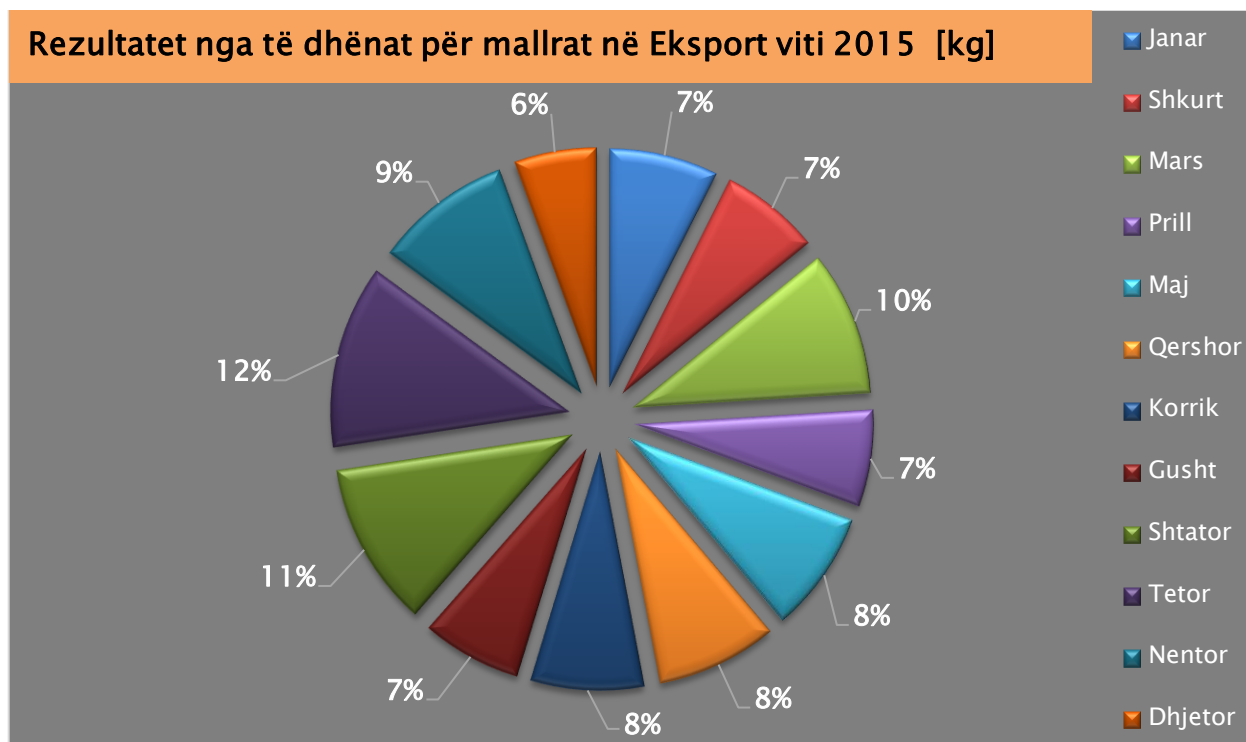


Figura 6.35. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore t mallrave në Eksport për vitin 2015.

Tabela 6.4. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ.

**Krahasimi i rezultateve mujore të viteve 2014/2015 në Eksport [kg]**

Muaji	Viti		Dallimi në %
	2014	2015	
Janar	12.44	9.606	-23%
Shkurt	13.001	8.821	-32%
Mars	9.716	12.788	32%
Prill	11.225	8.563	-24%
Maj	10.404	10.73	3%
Qershor	9.546	10.619	11%
Korrik	13.397	9.949	-26%
Gusht	12.017	8.793	-27%
Shtator	10.62	14.509	37%
Tetor	13.709	16.176	18%
Nëntor	9.156	12.165	33%
Dhjetor	7.529	7.267	-3%
<b>Totali EKSPORT</b>	<b>132,761.00</b>	<b>129,987.00</b>	<b>Kg</b>

### Rezultatet nga të dhënat për mallrat në Eksport për vitin 2016

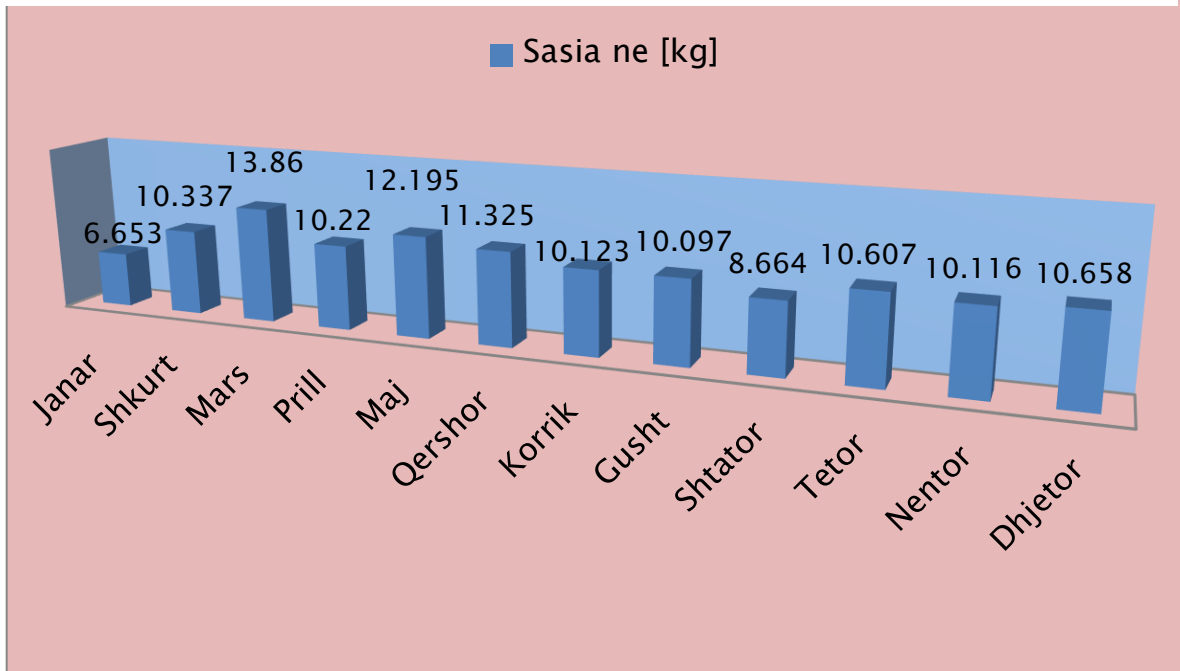


Figura 6.36. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2016.

### Rezultatet nga të dhënat për mallrat në Eksport viti 2017 [kg]



Figura 6.37. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2017.

Tabela 6.5. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ.

Muaji	Viti		Dallimi në %
	2016	2017	
Janar	6.653	7.033	6%
Shkurt	10.337	10.657	3%
Mars	13.86	8.997	-35%
Prill	10.22	8.307	-19%
Maj	12.195	15.996	31%
Qershor	11.325	15.263	35%
Korrik	10.123	8.929	-12%
Gusht	10.097	6.98	-31%
Shtator	8.664	7.576	-13%
Tetor	10.607	6.826	-36%
Nëntor	10.116	6.819	-33%
Dhjetor	10.658	6.643	-38%
<b>Totali EKSPORT</b>	<b>124,855.00</b>	<b>110,026.00</b>	<b>Kg</b>

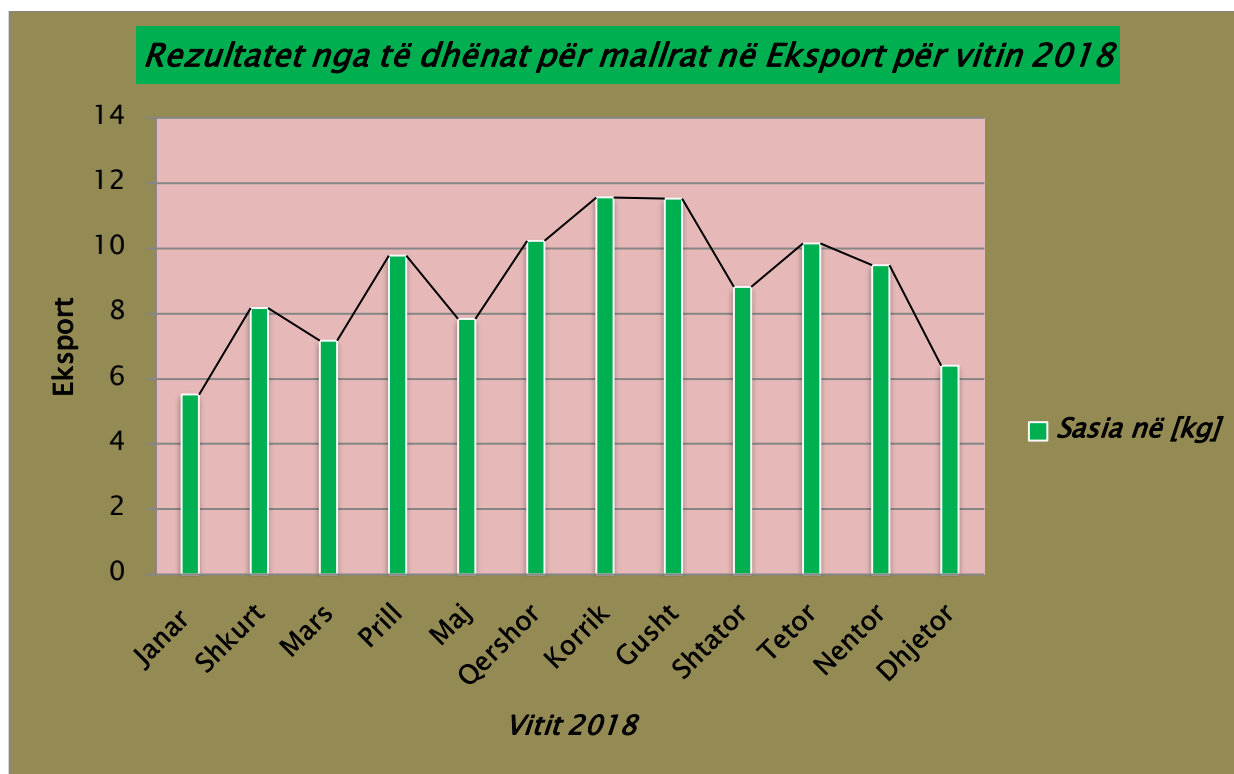


Figura 6.38. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2018.



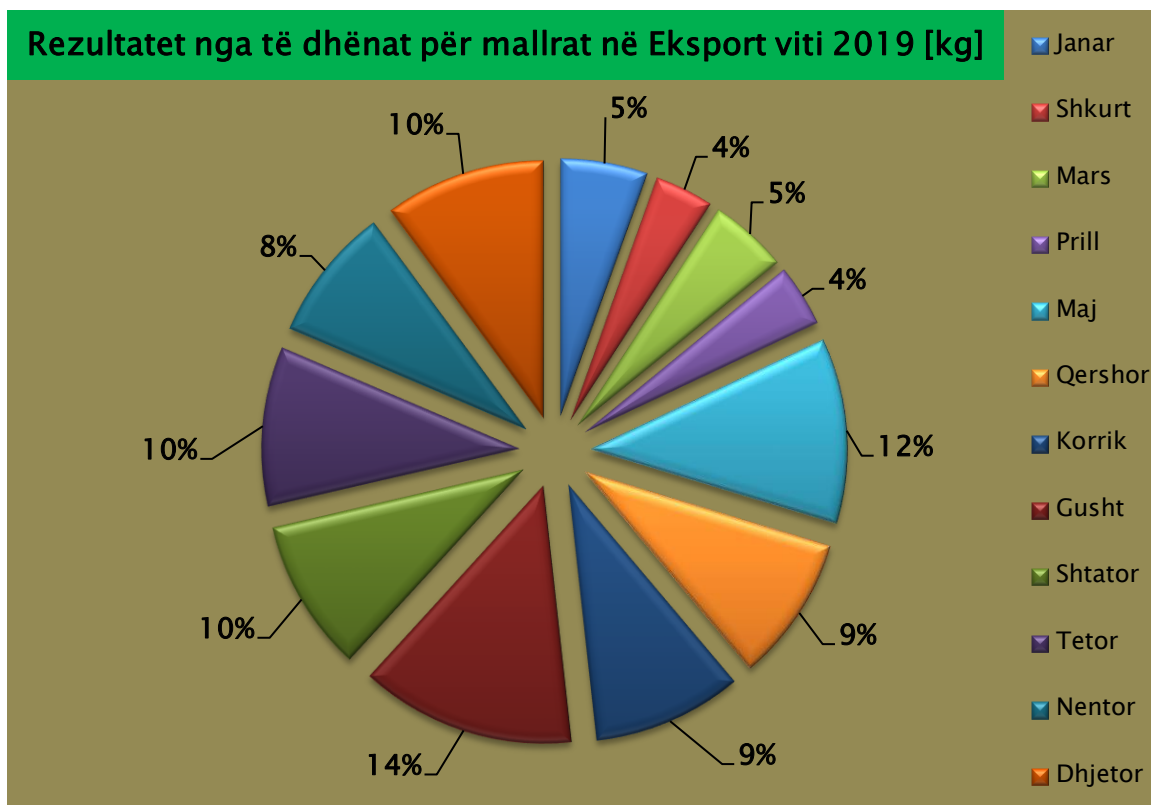


Figura 6.39. Rezultatet e fituara nga të dhënat mujore të mallrave në Eksport për vitin 2019.

Tabela 6.6. Krahasimi i të dhënave mes dy viteve për mallrat në Eksport në ANPAJ.

Krahasimi i rezultateve mujore të viteve 2018/2019 në Eksport [kg]			
Muaji	Viti		Dallimi në %
	2018	2019	
Janar	5.511	8.366	52%
Shkurt	8.159	5.689	-30%
Mars	7.163	7.575	6%
Prill	9.778	5.992	-39%
Maj	7.828	17.888	129%
Qershor	10.227	14.078	38%
Korrik	11.555	14.425	25%
Gusht	11.527	20.798	80%
Shtator	8.81	14.71	67%
Tetor	10.144	15.378	52%
Nëntor	9.487	13.000	42%
Dhjetor	6.405	15.500	112%
<b>Totali EKSPORT</b>	<b>106.595.00</b>	<b>153,399.00</b>	<b>Kg</b>

**Rezultatet e fituara nga të dhënat për mallrat në Eksport në 6 vitet e fundit**

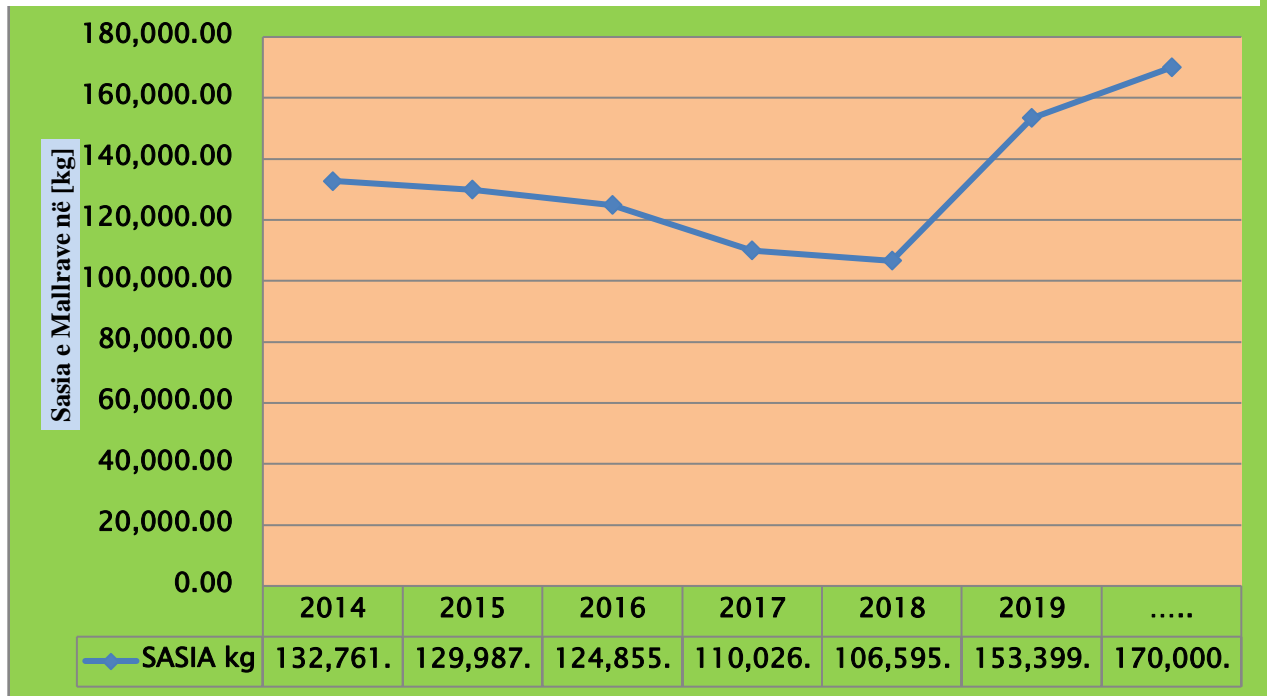


Figura 6.40. Rezultatet nga të dhënat e Eksportit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ.

**Rezultatet e fituara të 6 viteve të fundit në IMPORT/EKSPORT të mallrave**

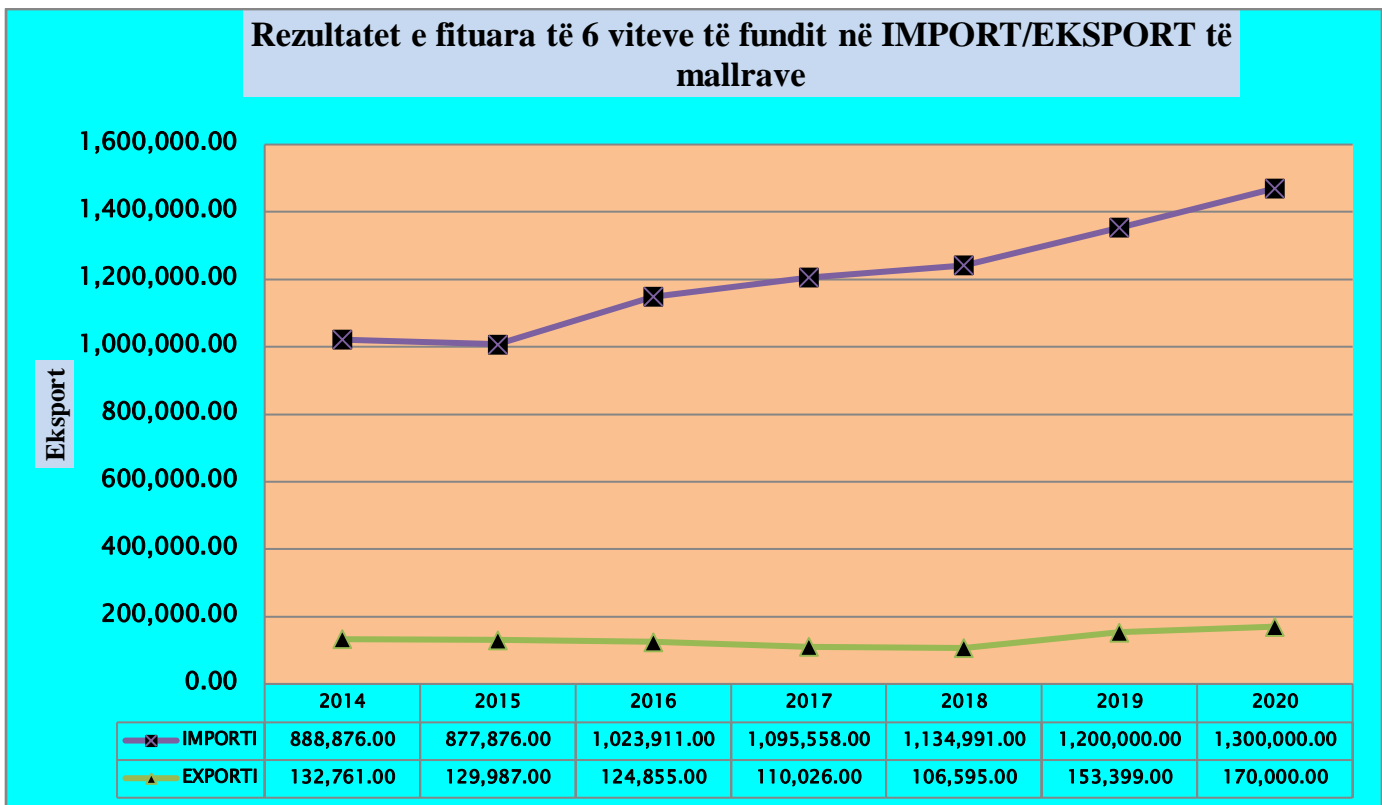


Figura 6.41. Rezultatet e fituara të Importit dhe Eksportit për 6 vitet e fundit të mallrave kargo në ANPAJ.

#### 4.1.1 Llojet e mallrave që më së shumti janë transportuar

Transporti i ngarkesave ajrore u lejon kombeve, pavarësisht nga vendndodhja e tyre gjeografike, të lidhen me efikasitet në tregjet e largëta dhe zinxhirët e furnizimit global në një mënyrë të shpejtë dhe të besueshme.

Kjo është jetike për zbatimin e praktikave më të mira të biznesit ndërkombëtar, përfshirë menaxhimin e inventarit dhe transportimin në kohë të prodhimit.

Shërbimet e ngarkesave ajrore janë një mundësi e jashtëzakonshme për përparimin ekonomik në vendet në zhvillim siç është vendi ynë, pasi ato lidhin tregjet në të gjitha kontinentet.

Komponentët elektrikë me vlera të larta dhe produktet që prishen si ushqimi dhe lulet transportohen në të gjithë botën, duke siguruar punësim të qëndrueshëm dhe rritje të qëndrueshme ekonomike për rajone që përfitojnë nga një tregti e tillë.

Janë disa faktorë të cilët ndikojnë në llojin e mallit që do të transportohet nga ajri, siç janë distanca e transportit nga origjina deri në destinacion, limitet në dimensione dhe pesha të mallit që transportohet, ndjeshmëria e mallit në raport me kohën e fluturimit, kostoja e transportit, siguria (ruajtja ndaj dëmtimeve) e mallit, procedurat e çlajmimit në aeroporte etj.

Mallrat kargo nëpërmes transportit ajror nga vetitë e mallit, ato mund të ndahen në:

- Mallra (ngarkesa) të përgjithshme,
- Mallra (ngarkesa) speciale.

Në mallra të përgjithshme bëjnë pjesë të tilla mallra si elektronikë, bizhuteri, farmaceutikë, mallra që kanë vlerë të lartë, posta e shpejt e të tjera kryesisht mallra të cilat nuk kërkojnë tretmane të veçanta dhe ndjeshmëri ndaj temperaturave gjatë transportit dhe qëndrimit në терминаlet e kargos në aeroporte.

Ndërsa mallrat speciale janë mallrat për të cilat duhet kujdes i veçantë që varen direkt nga kontrollimi i temperaturave dhe procedura të caktuara për trajtimin dhe operimin e tyre që do të thotë duhet të sigurohemi deri në detajin më të vogël të respektimit të procedurave, për shembull të mallrat e rrezikshme (dangerous goods) ose transportimi i kafshëve të gjalla sepse lënia e ndonjë detaji mund të çojë në gjokitje, tarifa shtesë, mohim të dërgesës apo edhe rrezikim i shëndetit dhe sigurisë së punëtorëve dhe pasagjerëve që udhëtojnë në atë aeroplan.

Në vazhdim do të paraqesim tabelën me të dhënat e mallrave kargo nga importi dhe eksporti në terminalin e kargos në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" Limak Kosovo. [7]

## Hulumtimi i llojeve të mallrave në Import / Eksport që më së shumti transportohen nga ANPAJ

Tabela 6.7. Llojet e mallrave që importohen dhe eksportohen nga ANPAJ.

<b>LLOJET E MALLRAVE NË/NGA ANPAJ</b>		
	<b>Importi</b>	<b>Eksporti</b>
1	Tekstil	Roletë të plastikës
2	Pjesë rezervë automatike	Roletë të aluminit
3	DHL posta e shpejtë	Pjesë rezervë të dritareve
4	Pëlhurë lëkure	Kërpudha
5	Pjesë rezervë aksesorë	Pjesë të automjeteve
6	Mallra të rrezikshme	Katalizator për automjete
7	Pajisje mjekësore	Postë diplomatike
8	Mbetjet njerëzore	Post e shpejtë
9	Fara të luleve	Letra me vlerë
10	Pjesë të aeroplanit	Vall, të mira material
11	Suvenir	Aksesorë
12	Veshje (këmisha, triko)	Çaj mali
13	Aksesorë (syze djelli)	Gur mineral të çmuar
14	Pajisje Boksi	Suvenire
15	Material paketimi	CD të filmave (movies in hard disk)
16	Ushqime deti (midhje, peshk i fresket, etj)	Laptop & Smartphone
17	Furra	Tekstil
18	Pajisje plastike	Pajisje te komunikimit
19	Farmaceutik	Cigare
20	Produkte veterinare	Libra
21	Pajisjet e rrjetit të internetit	Pajisje mjekësore
22	Produkte parfumerie	Materiale ndërlidhëse
23	Kaisha të motorit	
24	Pajisje kompjuterike	
25	Medikamente të thata	
26	Pajisje laboratorike	
27	Armë sportive	
27	Produkte të letrës ngjithëse	
29	Pajisje kuzhine	
30	Pajisje grafiti	
31	Pjesë të këpucëve	
32	Pajisje elektrike	
33	Nitrogjen	

## 6.6 TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME ME AEROPLAN NGA AEROPORTI I PRISHTINËS

Mallrat e rrezikshme, shkurtimisht DG, janë substanca që kur transportohen janë një rrezik për shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin. Materialet e rrezikshme (shkurt si HAZMAT) janë substanca (solide, lëngje ose gazra) që mund të dëmtojnë njerëzit, organizmat e tjerë të gjallë, pronën ose mjedisin.

Ka 9 klasa të mallrave të rrezikshëm, substancat (përfshirë substancat dhe përzierjet), dhe artikuj të rrezikshëm të cilëve ju caktohet një prej 9 klasave të më poshtme sipas rreziqeve që ata artikuj paraqesin në transport. [31]

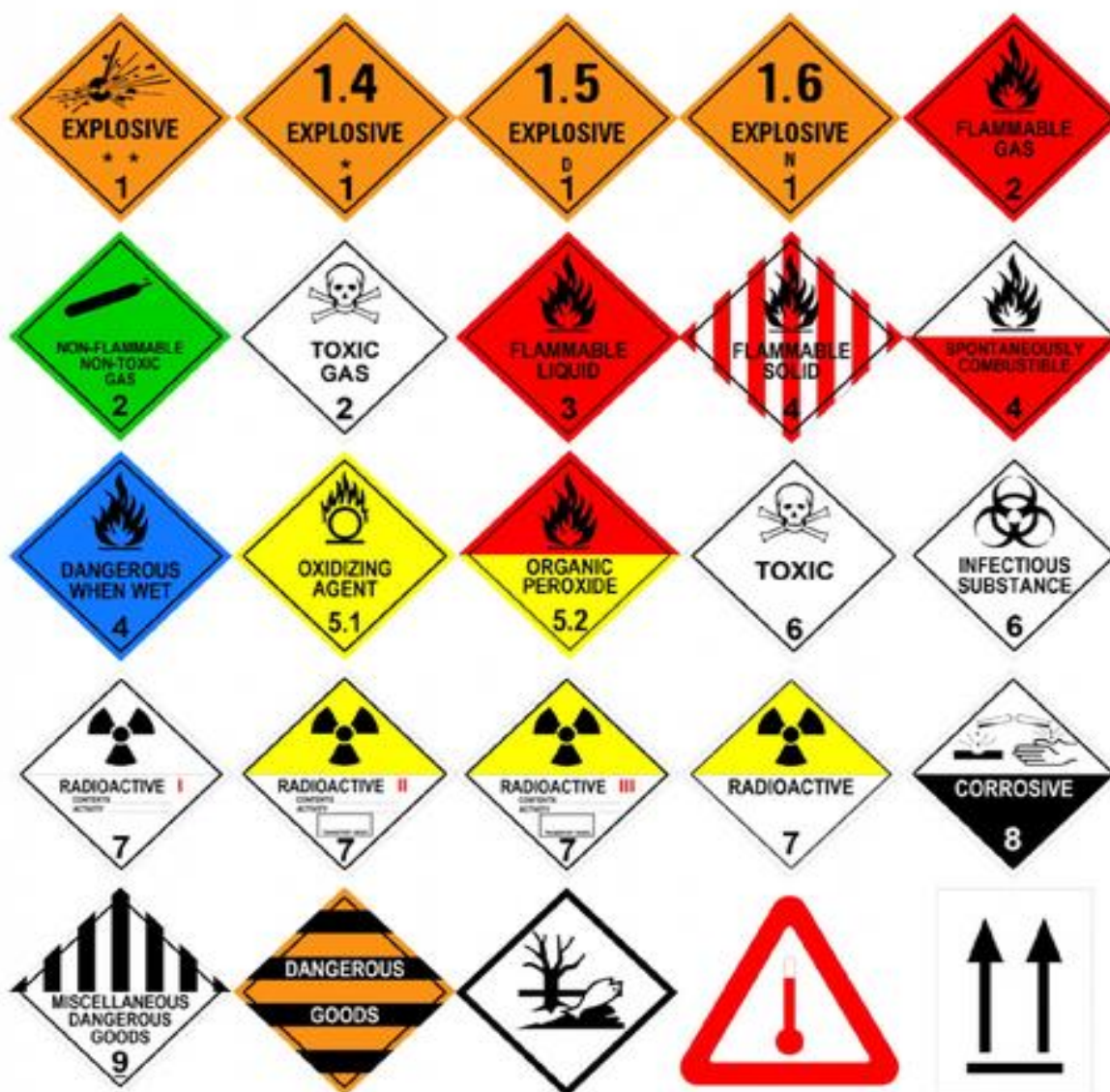


Figura 6.42. Tabela e klasifikimit të mallrave të rrezikshme. [31]

Shumë artikuj të zakonshëm, të cilët përdoren çdo ditë në shtëpi apo në vendin e punës, mund të duken

të pa rrezikshëm, mirëpo kur transportohen përmes ajrit mund të jenë shumë të rrezikshëm. Gjatë fluturimit, ndryshimet në temperaturë dhe shtypjet e ajrit mund të shkaktojnë që këta artikuj të rrjedhin, të gjenerojnë gazra toksike apo të shkaktojnë zjarr.

Departamenti i Sigurisë së Fluturimeve është përgjegjës për aprovimin dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme të përputhshmërisë të kompanive ajrore dhe organizatave të përfshira në transportin e mallrave të rrezikshme përmes ajrit. [31]

### Tabela sipas klasifikimeve e mallrave të rrezikshme me shembuj përkatës

Tabela 6.8. Lista e klasifikimit të mallrave të rrezikshme me shembuj specifik.

Klasa	Emërtimi	Shembulli
1	Eksplzivët	Materiale piroteknike, Municionet
2	Gazrat	Propan, Dioksigjen
3	Lëngje të Ndezshme	Karburante, Metanoli
4.1	Lënd të Ndezshme	Shkrepëset, Solide Celuloidi
4.2	Lënd të vetë – Ndezshme	Fosfori i Bardhë
4.3	Substanca Reaktive ndaj ujit	Karbonat Kalciumi
5.1	Substanca Oksiduese	Pleh me përmbajtje Nitrat Amoniumi
5.2	Perokside Organike	Ngjitës plastik
6.1	Substanca Toksike	Insekticide
6.2	Substanca Infektive	Mbeturinat spitalore (mbetje barërash)
7	Substanca Radioaktive	Metali i Uraniumit (uraniumi)
8	Lëndët Korrozive (gërryese)	Vaji, Dylli
9	Mallra të ndryshme të rrezikshme	Të gjitha llojet e sipërme

Transporti i mallrave të rrezikshme përmes ajrit rregullohet sipas Rregullores nr. 8/2014 për transportin e mallrave të rrezikshme përmes ajrit, shtojcës 18 të ICAO-s, si dhe dokumentit 9284 të ICAO-s .

Instrukcionet teknike për transportim të sigurt të mallrave të rrezikshme përmes ajrit ku implementimi i suksesshëm i legjislacionit për transportin e sigurt të mallrave të rrezikshme përmes ajrit dhe i objektivave të tij në masë të madhe varet nga kuptimi i rreziqeve të ndërlidhura nga të gjithë individët e përfshirë dhe nga kuptimi i detajuar i legjislacionit.

Kjo mund të arrihet vetëm përmes programeve fillestare dhe periodike të trajnimit, të planifikuara dhe udhëhequra siç duhet, për të gjithë personat e përfshirë në transportin e mallrave të rrezikshme. [31]

### **6.6.1 Ngarkimi i kafshëve të gjalla me mallra të rrezikshme**

Kafshët e gjalla nuk duhet të ngarkohen në afërsi me lëngjet kriogjene apo akullit të thatë. Kafshët e gjalla duhet të vendosen në një nivel sipër paketimeve që përmbajnë akull.

Ato duhet të ndahen prej paketimeve të materialeve radioaktive të Kategorisë II-verdhë dhe III-verdhë prej së paku 0.5 m për udhëtimet prej 24 orë apo më pak dhe së paku 1 m për udhëtime të gjata.

### **6.6.2 Ngarkimi i mallrave të rrezikshme jokompatibile**

Paketimet që përmbajnë mallra të rrezikshme, të cilat mund të reagojnë rrezikshëm njëra me tjetrën, nuk duhet të ruhen në aeroplan pranë njëra tjetrës apo në pozitën që lejon ndërveprim mes tyre në rast të rrjedhjes.

Për të mbajtur ndarje të kënaqshme mes paketimeve që përmbajnë mallra të rrezikshme, duhet të observohen kërkesat për ndarje, kërkesat për ndarje zbatohen në bazë të etiketave të gjitha rreziqeve të aplikuar në paketim, pavarësisht nëse rreziku është primar apo ndihmës.

Në ANPAJ më së shumti transportohen mallrat e rrezikshme të klasës të 2,6,9 por ndonjëherë ka edhe mallra të kategorive dhe klasave tjera.

P.sh. rasti konkret të cilin e kemi ilustruar edhe në fig.6.42. që na tregon se është mall i transportuar nëpërmes ajrit në aeroportin e Prishtinës si mall i rrezikshëm i cili kategorizohet në klasën 2.2 të mallrave të rrezikshme.

Nga deklarata e dërguesit shihet që përmbajtja e mallit është Nitrogjen i lëngshëm i pajisur me aparaturën e posaçme për t'u transportuar nëpërmes transportit ajror.

Ky lloj malli ashtu sikurse edhe të gjitha mallrat tjera të rrezikshme duhet të trajtohen me shumë kujdes nga i gjithë personeli që operon dhe që është në kontakt me këto lloje të mallrave duhet që patjetër të vepron sipas procedurave dhe rregulloreve për secilin lloj të mallit të rrezikshëm ta trajtoj sipas udhëzimeve të tij, respektivisht të përdoret dhoma frigorifer ose dhoma e posaçme për mallrat e rrezikshme në terminalin e kargos varësisht nga udhëzimet e atij malli.

Në Aeroportin e Prishtinës i gjithë personeli që merr pjesë në trajtimin (operimin) e mallrave të rrezikshme qofshin ata nga departamenti i platformës ku dhe është kontakti i parë me mallrat e rrezikshme apo punonjësit në terminalin e Cargos, në aeroport të gjithë janë të trajnuar dhe çertifikuar sipas standardeve evropiane për të operuar me mallrat e rrezikshme. [31]

6.6.3 Deklarata (dokumenti) për mallin e rrezikshëm

**SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS**

Shipper: Swissgenetics  
 [Redacted] 12  
 Air Waybill No. 020 - 2224 0326  
 Page 1 of 1 Pages  
 Shipper's Reference Number (optional)

Consignee: N.T.SH. [Redacted]  
 Gjilian  
 Kosovo

Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator

**TRANSPORT DETAILS**

This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non applicable)  
 PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT  CARGO AIRCRAFT ONLY

Airport of Departure: Bein

**WARNING**  
 Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.

Airport of Destination: Pristina

Shipment type: (delete non-applicable)  
 NON-RADIOACTIVE

**NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS**

UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (Subsidiary risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN 1977	Nitrogen, refrigerated liquid	2.2		1 Metal Vessel x 9 kg  overpack used x 2 No. 1 - 2  total net quantity per overpack 9 kg	202	

Additional Handling Information  
 Emergency Contact / 24-hour Number: [Redacted]  
 Christina Meier Grossrieder, Swissgenetics

I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packed, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.

Name/Title of Signatory: [Redacted] Export Manager  
 Place and Date: Zollikofen, 5<sup>th</sup> November 19  
 Signature: [Signature]  
 (see warning above)

Air Cargo and Dangerous Goods Training and Consulting GmbH, Zurich Airport. [www.acdg.ch](http://www.acdg.ch) / Swissgenetics

Figura 6.43. Deklarata e mallit të rrezikshëm i transportuar nëpërmes ajrit. [7]



### 6.7 ANALIZA E TË DHËNAVE DHE PARASHIKIMET PËR TË ARDHMEN NË TRANSPORTIN E MALLRAVE AJRORE

Duke u bazuar në rezultatet e të dhënave për mallrat në Import/Eksport të procesuara në softuerin Excel shihet që kemi vazhdimisht një trend të rritjes së sasisë së transportit të mallrave nga ajri e sidomos në import që rritja është e kënaqshme në vitet e fundit.

Me një valë progresive të rritjes së tillë mund të konstatojmë që edhe pse Republika e Kosovës si një vend i vogël në rajon, transporti i mallrave nga ajri është duke bërë hapa të rëndësishëm në zinxhirin e rritjes ekonomike të vendit tonë.

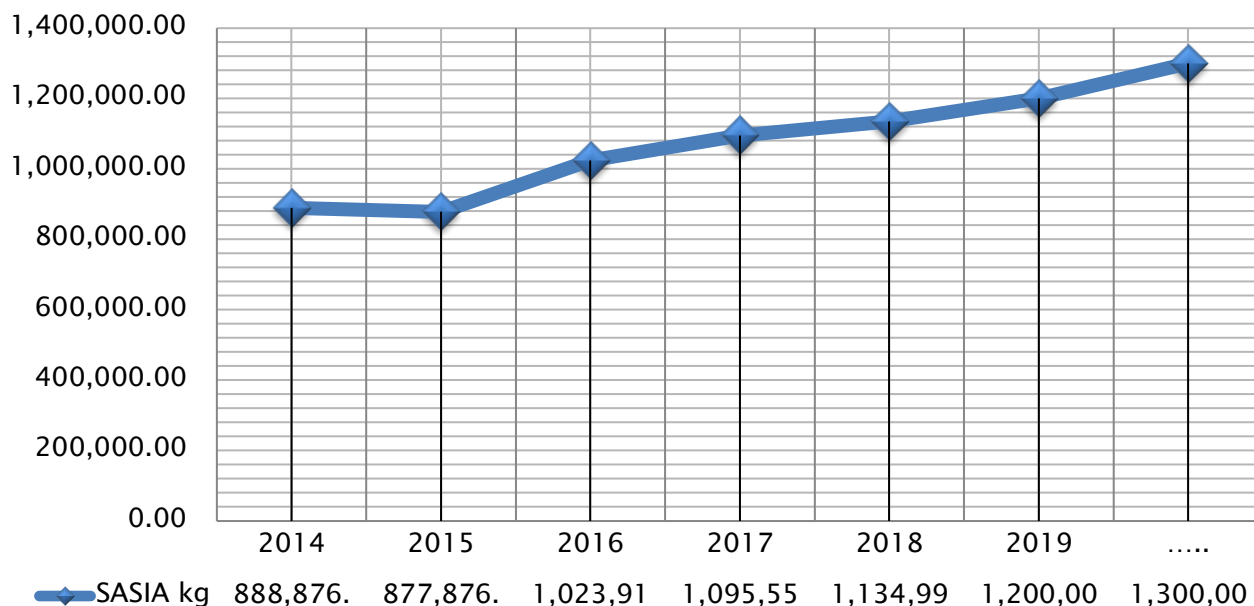
Industria e transportit ajror nuk është vetëm një motor jetësor i rritjes globale socio-ekonomike, por gjithashtu është me rëndësi jetike si një katalizator për zhvillimin ekonomik në shumicën e vendeve dhe për shumë rajone gjithashtu kjo siç po shihet nga rezultatet mund të zhvillohet edhe në vendin tonë.

Rëndësia e tij lind jo vetëm nga aftësia e tij për të lehtësuar lëvizjen e njerëzve, por edhe aftësinë e tij për të përsheptuar (transportuar) lëvizjen e mallrave nga një vend në një vend tjetër për një kohë shumë të shkurtër.

Analiza e rezultateve nga të dhënat për transportin e mallrave kargo në import nga ANPAJ tregon që kemi një rritje të qëndrueshme dhe shumë progresive që zhvillohet sidomos në vitet e fundit, dhe duke u bazuar në të dhënat dhe kërkesat e vazhdueshme nga klientët për transport të shpejt, pritet të vazhdoj me trendin e njëjtë të rritjes në vitet në vazhdim të cilat i kemi paraqitur në diagramin e softuerit Excel.

Tabela 6.9. Diagrami i paraqitjes së mallrave nga importi në softuerin Excel për 6 vitet e fundit.

#### Trendi i rritjes ndër vite i mallrave të Importit në ANPAJ



Ndikimi në rritje i shitësve me pakicë, veçanërisht shitjet online me pakicë, po formësojnë ndjeshëm biznesin e prodhimeve të reja të mallrave në transportin ajror edhe në vendin tonë.

Konsumatorët e mallrave të transportuara nëpërmes ajrit gjithnjë e më shumë po kërkojnë që shpejtësia e transportit të ajrit të përputhet me lehtësirat e transitit të shpejtë, si në aeroportet e origjinës ashtu edhe në ato të destinacionit.

Unë besoj se importuesit e mallrave në transportin ajror mirëpresin një bashkëpunim dhe dialog shumë më të ngushtë me linjat ajrore për të siguruar një shërbim efikas dhe të besueshëm, duke arritur kulmin në cilësinë totale që tani kërkohet brenda industrisë së transportit ajror.

Për dallim nga importi, eksporti i mallrave në transportin ajror nga ANPAJ është në fazën e fillimit të zhvillimit, mirëpo siç dihet që kjo dukuri lidhet direkt me zinxhirin e zhvillimit të prodhimitarisë në vendin tonë e siç dihen vështirësitë në zhvillimin ekonomik të vendit tonë ku ka shumë ngecje në këtë aspekt dhe si pasojë e kësaj në tërë sektorin e eksportit reflektohen këto vështirësi duke përfshirë edhe transportin ajror.

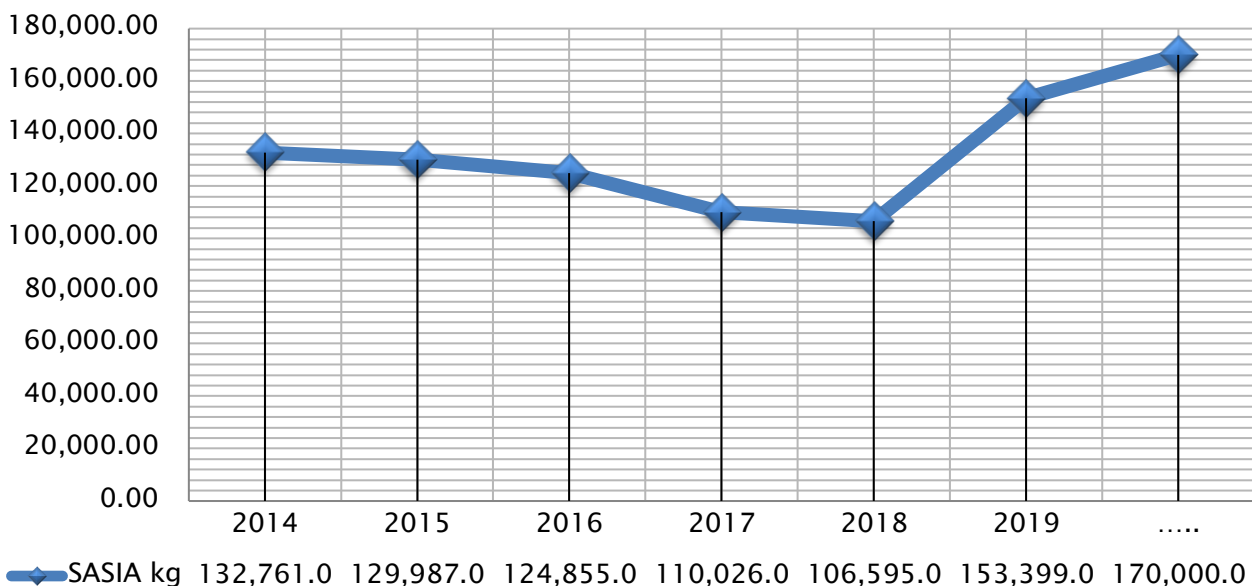
Tregues kryesor i forcimit të këtyre marrëdhënjëve është tregtia si dhe prodhimi i brendshëm bruto GDP-ja , nga ana tjetër edhe importi rrit vartësinë ekonomike të vendit tonë.

Kosova nga marrëdhënjet e saj ekonomike dhe tregtare po bëhet gjithnjë më e ndërvarur sepse sa më i vogël dhe sa më i varfër të jetë një shtet aq më shumë ka nevojë të hapet ndaj tregjeve botërore.

Rezultatet e eksportit të mallrave në transportin ajror në vendin tonë tregojnë një progres të lehtë i cili edhe me të gjitha vështirësitë që ka tregon një rritje të pranueshme në përgjithësi në vitet e fundit, por gjithashtu në bazë të rezultateve pritjet për vitet në vazhdim janë shumë premtuese.

Tabela 6.10. Diagrami i paraqitjes së mallrave nga eksporti në softuerin Excel për 6 vitet e fundit.

### Trendi i rritjes ndër vite i mallrave të Eksportit në



## 7 KONKLuzionet

Përmes analizave dhe statistikave konkrete të bëra nga hulumtimet direkte dhe me zhvillimin aktual të transportit ajror të mallrave në Kosovë në këtë punim do të nxjerrim konkluzione dhe rekomandime me të cilat do të ndikohet në organizim më të mirë në logjistikën e transportit ajror të mallrave, duke përmirësuar infrastrukturën , zgjerimin dhe ndërtimin e terminalit të kargos në ANPAJ, etj.

Duke ju referuar hulumtimeve të bëra të mallrave në transportin ajror të eksportuara nga Kosova në vendet e bashkimit evropian, janë kryesisht mallrat dhe prodhimet e materialeve të porositura, ushqimore, letra me vlerë etj, ndërsa mallrat e importuara nga bashkësia evropiane janë makineri, pajisje të ndryshme, produkte tekstili, pjesë rezervë të ndryshme etj.

Realizimi i shkëmbimeve tregtare mundësohet më shumë vende të botës por më së shumti me shtetet fqinjë e sidomos me Turqinë, gjë që është më pak prezente me shtetet e BE-së , ku bashkëpunimi ekonomik nuk është i njëjtë si në bashkëpunimin rajonal.

Përparësitë e ofruara tek transportuesit përmes lëvizjes ajrore përfshijnë shpejtësinë, veçanërisht në distanca të gjata, rreziku më i ulët i dëmtimit të mallit, siguria më e lartë, fleksibiliteti, qasja për porosi etj. Për operatorët e integruar dhe klientët serioz, dorëzimi i garantuar i mallit, lehtësirat për t'i përcjellë dërgesat gjatë transportit, shpejtësia e transportit, etj u jep klientëve avantazhe shtesë mbi transportin standard të transportit ajror të mallrave, por këto dallime cilësore superiore pastaj përcillen me tarifa më të larta e që transporti ajror pastaj përballet me një konkurrencë të ashpër nga llojet sipërfaqësore të transportit nga shërbimet e kombinuara rrugore dhe detare.

Por pasi që në vendin tonë nuk e kemi transportin detar, dhe duke u nisur nga fakti që edhe transporti hekurudhorë është shumë i pa zhvilluar si rezultat i infrastrukturës së dëmtuar dhe jo aktive, dhe duke parë të gjitha përparësitë që transporti ajror i ofron, mund të konkludojmë dhe të jemi optimist në rritjen dhe zhvillimin e zgjerimit të transportit ajror të mallrave në vendin tonë.

Efekti katalitik i transportit ajror funksionon kryesisht përmes përmirësimit, efikasitetit dhe produktivitetit të biznesit duke siguruar qasje të lehtë për furnizuesit dhe klientët, veçanërisht në distanca mesatare dhe të gjata.

Dihet që nivelet e zhvillimit ekonomik, shoqëror dhe kulturor të një rajoni arrihen nga një sistem transporti shumë i zhvilluar. Tendencat e përgjithshme japin një përmbledhje të perspektivave për zhvillimin e kapacitetit të mallrave në dekadat e ardhshme, nëse politikat themelore dhe kushtet ekonomike vazhdojnë si në të kaluarën.

Në fund, rishikimi i studimeve të politikave sugjeron alternativa për ndryshime në praktikat qeveritare në vendin tonë për të përmirësuar performancën e sistemit të transportit ajror të mallrave.

Ndikimi në rritje i shitësve me pakicë, veçanërisht shitësit me shumë pakicë online, po formësojnë ndjeshëm biznesin e prodhimeve të reja të fluturimeve ajrore.

Kërkesa e shitësve të shumtë për cilësi ka kërkuar që linjat ajrore të marrin një vështrim të ri në standardet e tyre, mbase për herë të parë.

## 8 REKOMANDIMET

Duke njohur rëndësinë e ndërtimit dhe mirëmbajtjes së një sistemi të integruar shtetror të aviacionit, kjo luan një rol të rëndësishëm në ofrimin e ndihmës aeroportit të drejtuara nga qeveria shtetërore ku duhet të jenë të ndjeshme, transparente dhe afatgjata në qasjen e tyre.

Për shembull, një rritje në operacionet e një aeroporti (psh. siç është konkretisht projekti i rritjes së pistës dhe pajisjes me aparaturën aeronautike më moderne në rajon në ANPAJ nga qeveria e Kosovës) të cilat duhet të kryhen pa rritur ndjeshëm zhurmën, ndotjen e ajrit ose ndikimet e tjera mjedisore, kjo arrihet vetëm me ndihmën serioze nga qeveria e shtetit duke u bazuar nga përvojat e vendeve tjera me industrinë e transportit ajror të avancuara.

Industria e transportit ajror ka nevojë jo vetëm që të jetë e shëndoshë financiarisht për të qenë efektive si një katalizator ekonomik për rritje, por edhe të jetë përgjegjës për mjedisin.

Mbështetur në analizën e paraqitur me lartë dhe konkluzionet në këtë punim, vijmë deri tek rekomandimet konkrete të cilat janë të domosdoshme në zhvillimin e mëtutjeshëm që kishin me ndikuar direkt në nivelin e shërbimeve, përmirësimin e kushteve dhe operimeve në Aeroportin Ndërkombëtarë të Prishtinës "Adem Jashari" të cilat i kamë paraqitur në vazhdim :

- *Rregullimi dhe përshtatja e proceseve të logjistikës së transportit ajror të mallrave në proporcion me zhvillimin e teknologjive të avancuara, të bëhen investime në infrastruktur, ndërtimin e ri të ndërtesës së terminalit të kargos në ANPAJ, ose investimi nga qeveria e Kosovës që ndërtesës së vjetër të terminalit të pasagjerëve (tash e pa përdorur) t'i ndërrohet destinacioni në terminal të kargos duke përmirësuar dhe modernizuar pajisjet dhe kushtet e nevojshme që terminali i Kargos në ANPAJ të jetë konkurrent ose edhe më i avancuar se ata të rajonit.*
- *Në operimet e platformës, zëvendësimi i procedurave manuale të operimeve , përjashtimin e përdorimit të dokumenteve të letrës dhe zëvendësimin e digjitalizimit të këtyre procedurave me teknologjinë e re si në aeroportet më të zhvilluara psh. zëvendësimi i procedurave të vjetra me të reja përdorimin e tabloidëve me softuer të avancuar në zëvendësimin e letrës, kjo ndikon direkt në lehtësimin dhe përmirësimin e cilsisë së punës dhe ngritjen e nivelit të shërbimeve, por në anën tjetër përmbush direkt kriteret, ndihmon në mrojtjen e ambientit (psh. një ndër kriteret e shumë kërkuara nga BE).*
- *Transporti i mallrave nëpërmes ajrit si një veprimtari e re në vendin tonë, ka nevojë për përkrahje dhe lehtësira për tejkalimin e pengesave dhe barrierave duke i'u ndihmuar klientëve në eksport/import me programe nxitëse, zbritje çmimesh, oferta serioze sezonale në shtimin e konkurrencës mes kompanive ajrore duke ju krijuar lehtësira të ndryshme me qëllim të rritjes sidomos në sektorin e logjistikës së transportit ajror të mallrave, ku duhet të përfshihen të gjitha grupet që kanë ndikim direkt në zhvillimin e kësaj veprimtarie duke filluar nga vetë autoritetet e Aeroportit për t'u mbështetur gjithmonë nga institucionet shtetrore, dogana e Kosovës, ministria e transportit dhe telekomunikacionit, deri të qeveria lokale të cilës edhe i takon AP-ja.*
- *Rritja e numrit të brigjave (urave lidhëse për embarkimin dhe disembarkimin e pasagjerëve), sipas statistikave të hulumtuara në dy vitet e fundit ka një rritje 100% të numrit të pasagjerëve, duke pasur parasysh që shumë shpejt pritet të ndodhë edhe marrëveshja e liberalizimit të vizave, kjo do e rris edhe më tepër kërkesën e Kosovarëve për udhëtime jashtë vendit nëpërmes transportit ajror, e që zëvendësimi dhe instalimi i proceseve të avancuara siç janë urat lidhëse për të përmirësuar dhe lehtësuar kryerjen e shërbimeve në terminalin e pasagjerëve janë më se të domosdoshme.*

## 9 PËRFUNDIMI

Gjatë trajtimit të kësaj teme është treguar rëndësia e logjistikës në teknologjinë e transportit ajror të mallrave, roli i saj dhe ndikimi i saj në zhvillimin ekonomik të vendit tonë.

Si qëllim kryesor ishte analiza e teknologjive të ndryshme gjatë aplikimit të transportit ajror sa më modern dhe përshtatja e tyre në vendin tonë të cilat janë të shfaqura gjatë prezantimit të temës.

Në këtë punim hulumtues gjithashtu kam trajtuar dhe kam shpjeguar dokumentet të cilat janë në përdorim në Aeroportin Ndërkombëtarë të Prishtinës "Adem Jashari" Limak Kosovo, ku besoj se ia kam arritur qëllimit për të prezantuar të gjitha ato dokumente që janë të rëndësishme për transportin e mallrave në Aeroport dhe obligimet e agjentit të udhëtimeve për të njohur këto dokumente e me këtë për të kryer punën e tij në nivel të duhur.

Ashtu siç është vërejtur nga statistikat e tyre në shumë vende të botës, zhvillimi i transportit ajror të mallrave ndikon direkt në zhvillimin ekonomik të atij vendi.

Aeroportet janë një element thelbësor i sistemit të transportit ajror të ngarkesave të mallrave, transportit të pasagjerëve, bagazheve dhe postës në aeroplan. Roli i logjistikës është të hetojë dhe të optimizojë proceset në nënsistemet individuale të sistemit të logjistikës së integruar të aeroportit dhe për të harmonizuar operacionet, jo vetëm në aeroporte.

Rezultati i këtij hulumtimi është se qasja e procesit në shërbimet e trajtimit të ngarkesave ajrore mund të përmirësojë këto shërbime në të përgjithshme dhe të lejojë ofrimin e shërbimeve komplekse të trajtimit të ngarkesave ajrore dhe përmbushjen e nevojave të konsumatorit.

Si përfundim mund të konkludojmë se transporti ajror është i pa zëvendësueshëm për kryerjen e shërbimeve të veçanta, e sidomos bartjen e mallrave dhe udhëtarëve.

Këtë përparësi ia jep shpejtësia e madhe e lëvizjes të cilën e ka transporti ajror ku për një kohë shumë të shkurtër në distanca shumë të mëdha mund të bëhet transporti i një malli të veçantë apo udhëtarëve nga pika A deri në pikën B.

Por shikuar në përgjithësi transporti ajror është ende më mbrapa transportit tokësor ose detar për nga vëllimi i mallrave dhe numri i udhëtarëve të transportuar. Shkaku kryesor për këtë është kostoja më e lartë e këtij lloji transporti.

## LITERATURA

- [1] Prof.As.Dr. Ferat SHALA “Logjistika në komunikacion” , Prishtinë 2016
- [2] Prof. As.Dr.Ferat SHALA “Teknika e trafikut”, Prishtinë 2014
- [3] Prof.As.Dr.Ilir DOÇI “Komunikacioni Ajror” , Prishtinë 2017
- [4] Prof.As.Dr.Musli BAJRAKTARI “Bazat e komunikacionit dhe transportit” , Prishtinë 2012
- [5] Prof.As.Dr.Stavri VESHO “Transporti Ajror” , Tiranë 2011
- [6] Ligji NR. 03/L-051 për aviacionin civil në Republikën e Kosovës
- [7] Aeroporti Ndërkombëtarë i Prishtinës  
<http://www.airportpristina.com>
- [8] <http://caa-ks.org/wp-content/uploads/2018/04/AIP-GEN-3.pdf>  
<https://caa.rks-gov.net/rregulloret-kombetare/>
- [9] International Civil Aviation Organization (ICAO) ;  
<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- [10] The International Air Transport Association (IATA) ;  
<https://www.iata.org/Pages/default.aspx>
- [11] Dogana e Kosovës <http://dogana.rrota.com>
- [12] Morrell, P. S. (2011). Moving Boxes by Air: The Economics of International Air Cargo. Ashgate Publishing.
- [13] Air Cargo News. (2011). Lufthansa to ground four freighters. [online] Available at: <http://www.aircargonews.net/news/single-view/news/lufthansa-to-ground-four-freighters>. html [Accessed 27 February 2013].
- [14] Seabury. (2013a). Global Trade Database. [online] Available at: <http://www.seaburycargo.com/ibmcognos/cgi-bin/cognosisapi.dll> [Accessed 10 February 2013].
- [15] Skjoett-Larsen, T. (2000). Third Party Logistics – from an interorganizational point of view. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 30(2), 112-127.
- [16] Leinbach, T. R., & Bowen, J. T. (2004). Air cargo services and the electronics industry in Southeast

Asia. Journal of Economic Geography, 4(3), 299-321.

[17] Boeing. (2016). World Air Cargo Forecast, 2016–2017. Available at: [www.boeing.com/commercial/cargo/wacf](http://www.boeing.com/commercial/cargo/wacf). [Accessed 10 January 2018]

[18] Boeing Commercial Airplane Group (2000) World Air Cargo Forecast 2017/2018. Available online at [www.boeing.com/commercial/cargo/index.html](http://www.boeing.com/commercial/cargo/index.html) <https://file.veryzhun.com/buckets/carnoc/keys/3fa55da709101d0d937e78732a88cd9d.pdf>

[19] Airbus S.A.S. (2017) Airbus A350 aircraft characteristics airport and maintenance planning manual. [http://www.airbus.com/content/dam/corporatetopics/publications/backgrounders/techdata/aircraft\\_characteristics/Airbus-Commercial-Aircraft-ACA350-Oct-2017.pdf](http://www.airbus.com/content/dam/corporatetopics/publications/backgrounders/techdata/aircraft_characteristics/Airbus-Commercial-Aircraft-ACA350-Oct-2017.pdf) Accessed 08/03/2018. Accessed 08/03/2018

[20] European Aviation Safety Agency. (2009) Survey on standard weights of passengers and baggage. <https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Weight%20Survey%20R20090095%20Final.pdf> Accessed on 09/05/2018.

[21] Airbus SAS. (2018) A350-900: shaping efficiency. <http://www.airbus.com/aircraft/passengeraircraft/a350xwb-family/a350-900.html> Accessed 08/03/2018.

[22] Flight safety [https://www.skybrary.aero/index.php/Main\\_Page#operational-issues](https://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page#operational-issues)

[23] Air charter service <https://www.aircharterservice.com>

[24] <http://www.fsflightdeck.com/>

[25] Advance GSE corp <https://www.advancegse.com>

[26] European Union Aviation Safety Agency <https://www.easa.europa.eu/regulations>

[27] ULD Care <https://www.uldcare.com/uld-tool-solutions/uld-types/>

[28] Statista <https://www.statista.com/statistics/564668/worldwide-air-cargo-traffic/>

[29] Universal cargo <https://www.universalcargo.com/air-cargo-market-overview/>

[30] Sky brary [https://www.skybrary.aero/index.php/Loading\\_of\\_Aircraft\\_with\\_Cargo](https://www.skybrary.aero/index.php/Loading_of_Aircraft_with_Cargo)

[31] Civil Aviation Safety Authorities <https://www.casa.gov.au/safety-management/dangerous-goods>