

ROLI I LOGJISTIKËS
NË NATO

LUFTËRAT
ETNIKE

HELIKOPTER
"BELL 412"

„HAWKEI PMV-L
THALES “

MBUROJA



Numri 130
Gusht 2020

ISSN 1857-7792



REVISTË E MINISTRISË SË MBROJTJES TË REPUBLIKËS SË MAQEDONISË SË VERIUT



Presidenti
Stevo Pendarovski për vizitë
në poligonin ushtarak „**Krivollak**“



Presidenti Stevo Pendarovski në poligonin ushtarak



Presidenti i Republikës së Maqedonisë së Veriut dhe njëherit komandanti suprem i Armatës, Stevo Pendarovski, i shoqëruar nga shefi i SHP, gjeneral-nënkolonel Vasko Gjurçinovski, zhvilluan vizitë në PU “Krivollak” duke e parë nga afër mbarëvajtjen e punës dhe aktivitetet inxhinerike të cilat realizohen në kuadër të projektit për përmirësimin e infrastrukturës rrugore të poligonit. Nga ana e gjeneralit Gjurçinovski dhe komandantëve të Komandës për operacione dhe të Batalionit Inxhinerik, komandanti suprem u njoh me aktivitetet e

deritanishme dhe me përfitimet të cilat priten, sidomos gjatë realizimit të aktivitetet stërvitore të njërive të Armatës së Republikës së Maqedonisë së Veriut, si dhe të operacioneve që do të realizohen së bashku me aleatët e NATO-s.

Gjatë vizitës së PU “Krivollak” presidenti Pendarovski u informua edhe për stërvitjen vijuese “Goditja Vendimtare 21”, si dhe për bashkëpunimin intenziv të armatës sonë me Zyrën për Bashkëpunim të Mbrojtjes pranë Ambasadës së SHBA-së. Në kuadër të këtij bashkëpunimi është edhe donacioni



ski për vizitë Krivollak"



i materialeve për ndërtimin dhe përmirësimin e infrastrukturës rrugore të poligonit "Krivollak". Kjo, siç theksoi presidenti Pendarovski është përfitim i drejtëpërdrejtë nga anëtarimi i Republikës së Maqedonisë së Veriut në NATO dhe nga bashkëpunimi me SHBA-në, si njëri ndër partnerët tanë më të mëdhenj strategjik.

Pas vizitës së realizuar dhe pas njohjes me aktivitetet, presidenti Pendarovski theksori se si vendi i 30 anëtar i NATO-s, kemi se çfarë t'u ofrojmë aleatëve tanë në Aleancë. "Poligoni për stërvitje "Krivollak", në të cilin gjatë periudhës së kaluar investohet shumë, me qëllim të modernizimit ky poligon, është njëri ndër resurset tona të cilin mund t'ia ofrojmë NATO-s", shtoi presidenti Stevo Pendarovski.



përmbajtja

MBUROJA ■ viti XI ■ numri 130 ■ gusht 2020

Info	5
NATO-aktivitete	6
Roli i logjistikës në NATO	
Armatat e PpP-së	8
Armatat e vendeve të „Partneritetit për Paqe“ Malta	
Në vijën e parë	11
Marrëveshja e Dohas dhe tërheqja e forcave të NATO-s nga Afganistani	
Global	14
Ballafaqimi me migracionin global në kushte të Covid-19	
Historia e Forcave Ajrore të Maqedonisë	18
Dimitrija Xhidrovski – piloti legjendar maqedonas	
Edukim	20
Luftërat etnike	
Armatim	32
Anija lundruese VICTA, klasë për transportin e diverzantëve-zhytësve	
Armatim	34
Helikopteri „Bell 412“	
Armatim	36
„HAWKEI PMV-L THALES “	
Armatim dhe pajisje	42
Titan – tanksi bartës i urës	
Muze Ushtarak	49
Muzetë ushtarak të Mbretërisë së Holandës	
E paobligueshme	54
„Gernika“ e Pikasos Dëshmi e përhershme për tmerret e luftës	
Film	56
„Baba, ushtar, djalë“	
	3

Intensivikimi i bashkëpunimit me NATO-n

Armata e Republikës së Maqedonisë së Veriut vazhdon me reformat dhe si anëtare e barabartë e Aleancës, tërësisht është e gatshme për të kontribuar në kuadër të aktiviteve të NATO-s. Gjatë periudhës së kaluar u punua në mënyrë intensive në të gjitha përshtetjet e nevojshme dhe në të gjitha kërkesat për anëtarimin zyrtar në Aleancë. Bashkëpunimi me vendet anëtare të Aleancës dhe me organet e përfaqësuesve të lartë të institucioneve dhe trupave në kuadër të NATO-s gjatë kësaj periudhe edhe më tepër u intensivuan dhe u thelluan në të gjitha fushat. Në këtë drejtim u realizua edhe vizita e planifikuar e punës e komandantit të Komandës së Forcave Speciale të NATO-s, gjeneral-nënkolonelit Erik Vent, Armatës së Republikës së Maqedonisë së Veriut. Gjenerali Vent, në kuadër të vizitës, zhvilloi takime pune me shefin e Shtabit të Përgjithshëm të Armatës, gjeneral-nënkolonelin Vasko Gjurchinovskin dhe me ministrin e mbrojtjes Radmilla Shekerinskën. Në takimin në mes të gjeneralit Gjurchinovski dhe gjeneralit Vent u bisedua për misionin dhe për detyrat e forcave speciale të Armatës, për fuqizimin dhe zgjerimin e shkathtësisë në kuadër të NATO-s, për mbrojtjen në përgjithësi, si dhe për avancimin e bashkëpunimit. Gjenerali Erik Vent, zhvilloi takim pune edhe me ministrin e mbrojtjes Radmilla Shekerinska, me ç'rast kjo e fundit ju falenderua gjeneralit Vent për mbështetjen që vendi ynë e gëzoi në rrugën drejt anëtarimit në NATO dhe shprehu gatishmërinë për thellimin e mëtejme të partneritetit në drejtim të realizimit të qëllimeve të përbashkëta – paqes dhe stabilitetit në rajon dhe në botë. Gjatë vizitës, gjenerali Vent, vizitoi batalionin për dedikime speciale, në të cilin kishte mundësi t'i shohë nga afër

kapacitetet dhe shkathtësitë e njësisë. Sa u përket aktiviteve të planifikuara, Armata tashmë përgatitet për pjesëmarrje në kuadër të stërvitjes multinacionale "Goditja Vendimtare 21", stërvitja më e madhe për vitin 2021. Në Shtëpinë e Armatës në Shkup, përmes video konferencës u realizua konferenca kryesore planifikuese për stërvitjen „Defender Europe 21“, në kuadër të së cilës është edhe stërvitja "Goditja Vendimtare 21" (GV21). Në këtë konferencë morri pjesë personel nga ekipi për planifikim të stërvitjes, përfaqësues nga SHP i Armatës, si dhe përfaqësues nga Zyra për Bashkëpunim dhe Mbrojtje pranë Ambasadës së SHBA-së në Republikën e Maqedonisë së Veriut. „Defender Europe 21“ është një serial ushtrimesh i kryesuar nga Armata e SHBA-së në Europë. Armata jonë në mënyrë aktive do të marr pjesë në dy stërvitje nga DE21 edhe atë në „Immediate Reponce 21“ dhe në stërvitjen „Saber Guardian 21“. Qëllimi i konferencës ishte të vazhdohet me planifikim dhe koordinim të aktiviteve për mbështetje gjatë përgatitjeve dhe realizimit të stërvitjes „Defender Europe 21“ dhe sinkronizimit të të gjithë pjesëmarrësve në stërvitje të përfshirë në planifikimin dhe sigurimin e resurseve për realizim të papenguar të stërvitjes „Defender Europe 21“. Me realizim të këtyre aktiviteve do të definohen të gjitha dokumentet e nevojshme për realizimin e papenguar të stërvitjes më të madhe të vitit 2021 në Republikën e Maqedonisë së Veriut. Obligimet dhe aktivitetet në kuadër të pjesëmarrjes kolektive janë të mëdha, por armata jonë ka kapacitete dhe është e gatshme të përgjigjet në çdo sfidë.

Dr. Zhanet Ristoska



MBUROJA
Është revistë e
Ministritsë së
Mbrojtjes së
Republikës së
Maqedonisë së Veriut

Botohet një herë
në muaj

Botues
Ministria e Mbrojtjes
së Republikës së Maqedonisë së Veriut



Kryetare e Këshillit
Radmilla Shekerinska

Kryeredaktore përgjegjëse
Dr. Zhanet Ristoska

Redaksia:
Umit Redzeqi
(redaktor i artit grafik dhe teknikës),
Kristina Ilievska
(gazetare dhe fotografe),
Asim Zaimi
(Redaktor gjuhësor)
Bujar Zylfiqari
(përkthimi në gjuhën shqipe)

„Orce Nikollov“ 116
1000 Shkup

Telefon: 02 3128 276
www.mod.gov.mk

Qëndrimet e plasura nga ana e bashkëpunëtorve të jashtëm nuk përfaqësojnë politikën zyrtare dhe qëndrimet e Ministritsë së Mbrojtjes



PARAQIT KORRUPSIONIN
0800 50030

Te gratë vlen të investohet

Ministrja e mbrojtjes, Radmilla Shekerinska vizitoi kazermën e Kërçovës “Çede Filipovski-Dame”. Ajo gjatë kësaj vizite ju drejtua pjesëtarëve me fjalët: “Gjatë periudhës së kaluar investuan në dy fronte në Armatë – njëri ka të bëjë me anëtarimin, ndërsa tjetri ishte në drejtim të përmirimit të kushteve për punë dhe për jetë në Armatë”. Në kuadër të vizitës në kazermë, ajo u informua rreth një teme për të cilën tha se është e rëndësishme për të dhe për Qeverinë – për të drejtat e barabarta në mes të burrave dhe grave në kuadër të Armatës. “Armata jonë është Armatë e të gjithë qytetarëve dhe qytetareve të vendit dhe për këtë edhe shteti duhet pasur parasysh barazinë ndërmjet burrave dhe grave”.

Ishte kënaqësi që gjatë periudhës së kaluar seriozisht e kemi rritur numrin e grave oficerë. Tre herë më shumë u rrit numri i koloneleve, gjegjësisht koloneleve në Armatë, ndërsa e rritëm edhe numrin e vajzave të cilat regjistrohen në Akademinë Ushtarake”, tha ministrja. Shekerinska e cila tha se



kjo do të thotë avancim i gjeneratave të reja që do të jetë gjeneratë e NATO-s, duke theksuar se si rezultat i këtij investimi, një vajzë e jona-kadete u shpërblye si kadetja më e mirë e huaj në kuadër të Akademisë Ushtarake të Austrisë. “Te gratë vlen të investohet, vlen të investohet edhe te gratë që janë pjesë e Armatës. Në takimin e sotëm dëshmuam se si anëtare e NATO-s kemi se çfarë të ofrojmë. Për herë të parë e përgatitim planin plotësues për këtë perspektivë gjinore edhe në kuadër të Armatës edhe në fushën e mbrojtjes, dhe do të kemi se me çfarë të lavdërohem edhe para pjesëtarëve tona edhe para qytetarëve dhe qytetareve, por edhe para NATO-s”, konkludoi ministrja.

Donacione nga vendet mike aleate

Republika Popullore e Kinës dha donacion pajisje mbrojtëse mjekësore e përbërë prej 62.000 maskave mbrojtëse, 4.200 syzave mbrojtëse, 3.000 vizirëve dhe 6.000 petkave mbrojtëse dhe kompleteve, dorëzave, pompave të infuzionit, termometrave elektrik dhe 2 sete të helmëve termal me një shumë të

pandemisë, ka dëshmuar nivelin më të lartë të gatishmërisë në ballafaqimin me sfidat nga virusi COVID-19. Ambasadori i RP të Kinës në vendin tonë, Xhang Cuo theksoi se bëhet fjalë për një mbështetje të sinqertë nga populli kinez në luftën kundër virusit dhe se praktikisht donacioni e dëshmon bashkëpunimin në mes dy armatave. Ambasadori kinez

është edhe një shembull për përfitimet nga anëtarimi i vendit tonë në NATO dhe për mbështetjen të cilën aleatët e ofrojnë në këtë kohë tejet komplekse për shkak të pandemisë me virusin. Sekretari shtetëror në Ministrinë e Mbrojtjes, Dragan Nikoliq, pas pranim dorëzimit të donacionit shprehu falenderimet e tij duke theksuar se ekziston një nivel shumë i lartë i solidaritetit dhe



përgjithshme prej 250.000 eurosh. Gjatë pranim dorëzimit të donacionit, sekretari shtetëror në Ministrinë e Mbrojtjes, Dragan Nikoliq ju falenderua RP të Kinës dhe popullit kinez për, siç tha ai, këtë gest humanitar. “Vetëm përmes aktiviteteve solidare, shkëmbimit të përbashkët të përvojave, mësimet e marra, mundemi që të gjithë së bashku edhe në rajon, por edhe në aspektin global në suaza botërore, t’a mundim këtë pandemi”, theksoi sekretari shtetëror Nikoliq dhe rikujtoi se pjesëtarët e Armatës për të cilën edhe është i dedikuar ky donacion, që nga fillimi i

shprehu gatishmërinë që me anë të luftës së përbashkët mundemi që sa më parë të ngadhënjmë ndaj virusit. Gjithashtu, arriti edhe faza e parë e donacionit norvegjez prej një mijë kilogramëve maska mbrojtëse, termometra, syza mbrojtëse dhe pajisje tjetër mjekësore me një shumë të përgjithshme prej rreth 200.000 eursh. Donacioni norvegjez i dedikohet spitalit polak ROLL-2 të Qendrës Ushtarake Mjekësore e cila gjithashtu është si donacioni i Mbretërisë Norvegjeze, ndërsa është realizuar nëpërmjet Agjencionit të NATO-s për Mbështetje dhe Zhvillim. Kjo

bashkëpunimit në mes vendeve anëtare të NATO-s. Ministri norvegjez i mbrojtjes, Frank Bake Jensen përmes video mesazhit, theksoi se ky donacion është një simbol i falenderimit deri te vendi ynë të cilin e llogarisin si aleat dhe mik të mirë, dhe se e njejta do t’i sigurojë mjetet bazike në luftën kundër COVID-19. Shefi i Zyrës Ndërlidhëse të NATO-s në Shkup, koloneli Zoran Jankoviq tha se bëhet fjalë për një aktivitet të përbashkët në të cilin përpos Republikës së Maqedonisë së Veriut dhe Norvegjisë, në këtë proces morri pjesë edhe Agjencioni i NATO-s për Mbështetje dhe Zhvillim.



ROLI I LOGJISTIKËS NË NATO

Një kuptim më ndryshe do t'i jepej logjistikës në kuadër të NATO-s, me një definicion të thjeshtë të cilin NATO do ta karakterizonte si "shkencë për planifikimin dhe realizimin e lëvizjes dhe mirëmbajtjen e forcave". Në kuptimin e tij më të gjerë, termi ka të bëjë me aspektet e operacioneve ushtarake të cilat i mbulojnë fushat vijuese: prokurim, transport, distribuim, deponim, vendosje të mjeteve materiale,; furnizim dhe dislokim të objekteve, evakuim i personelit, dizajnim dhe zhvillim; prokurim ose sigurim të shërbimeve, mbështetje mjekësore, etj. Njëri ndër aspektet më të rëndësishme të cilit edhe Aleanca i kushton rëndësi ka të bëjë me prodhimin dhe logjistikën dhe të njejtat përfshijnë: planifikim, zhvillim të dizajnit, prodhim dhe prokurim të pajisjes ushtarake me distribuimin e së njejtës.

Në kuadër të NATO-s ekziston bashkëpunim dhe koordinim në një sërë sferash, sidomos nën patronazhin e Konferencës së Drejtorëve Kombëtar të Armatimit (Conference of National Armaments Directors – CNAD) dhe trupave të tyre gjegjëse. Kjo konferencë është themeluar në vitin 1966 dhe shërben për sigurimin e kornizës së hapur dhe fleksibile për bashkëpunim dhe armatim në kuadër të Aleancës. Konferenca është komiteti i lartë i NATO-s, përgjegjëse për avancimin e bashkëpunimit ndërmjet vendeve në fushën e armatimit

Ato para se të paraqesin obligim për vendin, organizohen në nivel kombëtar. Megjithatë në kuadër të NATO-s ekziston bashkëpunim dhe koordinim në sërë sferash, sidomos nën patronazhin e Konferencës së Drejtorëve Kombëtar të Armatimit (Conference of National Armaments Directors – CNAD) dhe trupave të tyre gjegjëse. Kjo konferencë është themeluar në vitin 1966 dhe shërben për sigurimin e kornizës së hapur dhe fleksibile për bashkëpunim dhe armatim në kuadër të Aleancës. Konferenca është komiteti i lartë i NATO-s, përgjegjëse për avancimin e bashkëpunimit ndërmjet vendeve në fushën e armatimit. Kjo konferencë i bashkon përfaqësuesit më të lartë kombëtar të mbrojtjes, përgjegjës për prokurim në vendet anëtare të NATO-s. Detyra kryesore është të identifikohen mundësitë për bashkëpunim nepërmjet hulumtimit, zhvillimit dhe prodhimit

të pajisjes ushtarake, ndërsa gjithashtu edhe t'i ndjek mundësitë për bashkëpunim me anë të promovimit të bashkëpunimit transatlantick industrial të mbrojtjes.

Ky trup i drejtorëve për armatim raporton në mënyrë të drejtpërdrejtë deri te Këshilli Veriatlantik, trupit kryesor politik vendimarrës. Një pjesë e projektit përfshinë shërbimin e përbashkët të intelecncës, mbikqyrje dhe zbulim (JISR), si dhe mbrojtje raketore balistike. Takohet dy herë në vit, në nivel të drejtorëve kombëtar të armatimit, nën kryesimin e zëvendës sekretarit të përgjithshëm të NATO-s për investime në fushën e mbrojtjes. Forcat tokësore, forcat ajrore dhe grupet kryesore detare për armatim me nëngrupet e tyre përkatëse, e mbështesin punën e konferencës dhe janë përgjegjëse për të njëjtën. Ndihma në lidhje me çështjet industriale jepet nga ana e grupit këshilldhënës industrial të NATO-s.

Parimet kyçe

Vendet anëtare dhe autoritetet e NATO-s kanë përgjegjësi kolektive për mbështetje logjistike të operacioneve multinacionale të NATO-s. Secili komandant ushtarak i vendos nevojat logjistike dhe e koordinon planifikimin logjistik dhe mbështetje në kuadër të fushës për të cilën përgjigjet. Vendet duhet të sigurojnë resurse individuale, apo përmes aranzhmaneve kolektive resurse logjistike për mbështetjen e forcave të cilat vëhen në dispozicion për NATO-n në kohë paqeje, si dhe në kohë krize apo konflikti. Gjithashtu, komandantët ushtarak të NATO-s në nivel të duhur duhet të kenë përgjegjësinë e duhur ndaj mjeteve logjistike të nevojshme për zbatimin dhe mirëmbajtjen e forcave të tyre në mënyrën më efektive të mundshme. Kjo vlen edhe për komandantët e forcave multinacionale të cilët nuk janë pjesë e NATO-s, të cilët janë pjesë e operacioneve të udhëhequra nga NATO.

Më tej, bashkëpunimi dhe koordinimi në mes vendeve anëtare të NATO-s dhe autoriteteve të NATO-s është jashtëzakonisht i rëndësishëm. Ky bashkëpunim logjistik ndërmjet sektorëve civil dhe ushtarak në dhe ndërmjet vendeve patjetër që duhet të mundësojë shfrytëzim më të mirë të resurseve të kufizuara. Me parashtrimin e kërkesave të tyre parë në aspektin logjistik, klientët kanë përparsi plotësuese që t'i drejtohen



një subjekti, në vend që të merren me disa ofrues të shërbimeve. Dhënia ndërkombëtare e shërbimeve, garanton se klientët tanë do të fitojnë cilësi më të mirë me çmime më të ulëta. Rreth 750 punëtor të logjistikës, inxhinierë dhe teknikë "de facto" janë në një rol të zgjerimit të shkathtësive kombëtare dhe ndërkombëtare logjistike të cilët vazhdimisht synojnë të sigurojnë një mjedis ku klientët e tyre do të marrin mbështetjen e cila u nevojitet në mënyrë që të ruajnë gatishmërinë e forcave të veta.

Nevoja për koordinim në fushën e mbështetjes logjistike paraqitet në shumë nivele dhe mund të kufizohet vetëm nga e NATO-s. Për operacionet të cilat nuk janë "sipas Nenit 5", ndoshta nevojitet që bashkëpunimi të zgjerohet edhe te vendet të cilat nuk janë anëtare të NATO-s, por edhe aty ku jepet mundësia, gjegjësisht në: Kombet e Bashkuara, Bashkimi Europian, Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Europë, Komiteti Ndërkombëtar i Kryqit të Kuq, si dhe në disa organizata tjera relevante.

Agjencia për Mbështetje dhe Furnizim në NATO

Agjencia për Mbështetje dhe Furnizim në NATO (NATO Support and Procurement Agency – NSPA) është agjencia qendrore për prokurime dhe logjistikë në NATO dhe njëherit është degë ekzekutive e organizatës së NATO-s për mbështetje dhe prokurime (NATO Support and Procurement Organisation - NSPO). Kjo është ish Agjencia e NATO-s për Mirëmbajtje dhe Furnizim (NATO Maintenance and Supply Agency - NAMSAS) e themeluar në vitin 1958, me seli në Luksemburg. Ajo ka rreth 1200 të punësuar në Luksemburg, Francë, Itali dhe Hungari. Kjo agjenci përfshinë shërbime, si që janë: menaxhim të zinxhirëve furnizues, mirëmbajtje e pajisjes, prokurim, deponim dhe transport, shërbime inxhinierike dhe teknike për mbështetje, punë infrastrukturore, etj. Vlera e shërbimeve i besohet industrisë përmes prokurimeve ndërkombëtare, ndërsa numri në periudhë prej një viti tejkalon dhjetra mijëra.

Dragan Pavlovski



Armatat e vendeve të „Partneritetit për Paqe” **Malta**

Malta është vend ishullor me një sipërfaqe prej rreth 315 km², në pjesën qendrore të Detit Mesdhe dhe në të jetojnë më pak se 480.000 banorë. Përbëhet nga një grup prej pesë ishujsh, rreth 93 kilometra në jug të Sicilisë, 290 kilometra në verë të Libisë dhe 290 kilometra në lindje nga Tunizia. Pavarësinë nga Britania e Madhe e ka shpallur duke iu bashkangjitur Komonveltit në vitin 1964. Ajo është republikë unitare demokratike që nga viti 1974. Parlamenti e emëron presidentin e vendit, i cili është edhe shef i shtetit. Presidenti punon në realizimin e politikave të kryeministrit dhe të qeverisë. Është anëtare e Bashkimit Europian që nga viti 2004. Me Ligjin për armatimin e forcave (FA) të Maltës nga viti 1970, autorizohet presidenti i shtetit për përdorimin e

Malta deklarohet si vend neutral, duke u përpjekur në mënyrë aktive për sigurinë dhe paqen dhe pa ndonjë qëllim të jetë pjesë e ndonjë aleance ushtarake. Këtë qëndrim ky shtet e mban edhe në marrëdhëniet e ndërsjella me NATO-n. Nuk lejon në territorin e tij prani të bazave të huaja ushtarake dhe qasje në kapacitetet e tij ushtarake nga ana e ndonjë force të huaj





Bashkëpunimi me NATO-n për Maltën ka filluar në vitin 1995 me përfshirjen e këtij vendin në programin e Partneritetit për Paqe (PpP). Që në vitin vijues Malta e ka suspenduar pjesëmarrjen e saj në kuadër të aktiviteteve të ndryshme, që më pas t'a riaktivizojë anëtarinë e saj në programin e sipërpërmendur, në vitin 2008

FA, si dhe për pajisshmërinë dhe mirëmbajtjen e tyre. Presidenti e autorizon ministrin e mbrojtjes për përmbushjen e obligimeve në lidhje me mbrojtjen e vendit, ndërsa që të dy janë përgjegjës për të njëjtën gjë para Parlamentit. Për komandim me FA obligohet komandanti i FA të Maltës. Misionet primare të FA të Maltës janë: mbrojtja e sovranitetit dhe integritetit territorial të vendit, mbikqyrje e hapësirës ajrore, kontribut ndaj paqes ndërkombëtare dhe stabilitetit ndërkombëtar përmes pjesëmarrjes në operacione paqësore jashtë vendit, operacioneve të kërkim shpëtimit, si dhe heqjen e mjeteve shpërthyes elektronike. Përpos kësaj, misione të FA të Maltës janë edhe: mbështetja ndaj strukturave civile në rast krize dhe në gjendje krize, bashkëpunim dhe ndihmë ndaj policisë si dhe sigurimin e ceremonive dhe nderimeve shtetërore.

FA të Maltës përbëhen nga: komanda, tre batalione, ving ajror, eskadrila detare dhe forca rezerve.

Komanda është e bashkuar dhe përgjegjëse për planifikim dhe zbatim të operacioneve të nivelit strategjik, operativ dhe taktik. Për këtë i ndihmon edhe Qendra Operative

1. Batalioni i lehtë këmbësorik, përpos ruajtjes së gjendjes së gatishmërisë dhe pjesëmarrjes në operacione në kuadër të menaxhimit me kriza, batalioni në fjalë është i obliguar edhe për ndihmë ndaj autoriteteve civile në rast të gjendjeve të krizës. Përbëhet nga:

- komanda,
- çeta komanduese,
- çeta e 1. këmbësorike (me 4 regjimente të dedikuara për sigurinë e aeroportit kombëtar),
- çeta e 2. këmbësorike (me 5 regjimente për sigurinë e objekteve të rëndësishme të veçantë për mbrojtjen, infrastrukturës kritike dhe objekteve qeveritare),
- çeta e 3. këmbësorike (me 3 regjimente që i dedikohen vendosjes së shpejtë në territorin e veprimit dhe në kuadër të misioneve paqëruajtëse), dhe
- çeta për mbështetje (me elemente minahedhëse, të mitralozit dhe anti blinduese për mbrojtje kundër ajrore).

2. Batalioni për mbështetje luftarako-shërbyese përbëhet nga: komanda, çeta komanduese dhe nga 3 çeta. Pjesë përbërëse të njësisë janë edhe

kapacitetet për mbështetje inxhinerike të veprimeve luftarake.

3. Batalioni përbëhet nga: komanda, çeta komanduese, çeta ndërlidhëse, orkestra ushtarake, çeta për siguri (eskortim, transport parash dhe sigurimin e pikave kyçe rreth objekteve qeveritare) dhe qendër trajnimi.

Nga armët këmbësorike përdoren: pistoletë 9mm - Beretta 92FS dhe HK MP5; pushka automatike 7,62mm M-70; snajper 7,62mm AW .308 Win и SM .300 Win Mag; mitraloz 7,62mm FN Mag GPMG dhe 12,7mm Browning. Për transport të njerëzve dhe MTS përdoren: Land Rover-Defender, Iveco Multirole dhe Troop Carrier.

Vingu ajror siguron mbikqyrje të bregdetit dhe ujërave kombëtar, kërkim dhe shpëtim, evakuim mjekësor (MEDEVAC), bartje dhe eskortim të VIP personave, zbulim (dhe aero-gjirim) si dhe transport ushtarak. Njësia është në gjendje të plotë gatishmërie. Përbëhet nga:

- komanda (me qendër operative dhe qendër koordinuese të shpëtimit);
- çetë komanduese;
- skuadron operativ;
- skuadron për mbështetje ajrore. Skuadroni operativ përbëhet nga avioflajti (dedikuar patrullimit bregdetar dhe mbikqyrjes së hapësirës ajrore), flajit helikopteristik (dedikuar për patrullim bregdetar, zbatim të ligjit dhe realizimit të operacioneve për ndalesën e transportit të jashtëligjshëm, evakuim mjekësor, kërkim shpëtim, si dhe transport ushtarak), njësi shpëtimi (në tokë dhe në ujë), si dhe njësi për operacione ajrore.

Në përbërje të vingut janë: avionë – zbulues King air B200, BN-2T Islander; helikopterë – shumëdedikues Alouette III, Agusta Bell 212 dhe Ëestland AË139.

Eskadrila bregdetare është përgjegjëse për mbikqyrjen detare, zbatimin e ligjit, operacioneve për kërkim dhe shpëtim në ujë, evakuim mjekësor (MEDEVAC) dhe evakuim të viktimave nga fatkeqësitë (CASEVAC). Përpos kësaj, eskadrila realizon operacione zbuluese, VIP eskortim në det.

Përbëhet nga: komanda, çeta komanduese, komanda bregdatore, G-komanda dhe komanda për mbështetje.

Komanda bregdetare është e përbërë



prej 4 anijeve patrulluese të klasit ët mesëm, nga 3 ekupe të kërkimit dhe shpëtimit me barka patrulluese dhe me njësi speciale me 3 barka patrulluese që janë të obliguara për zbatimin e ligjit në bregdet.

„G“ komanda përbëhet nga komponenta tokësore, që i dedikohet dhënies së ndihmës për policinë dhe për institucionet tjera qeveritare, si dhe komponenta bregdetare, e përbërë nga 3 barka patrulluese (për kërkim dhe shpëtimit dhe për patrullim). Komanda për mbështetje siguron mbështetje teknike dhe mirëmbajtjen e eskadrilës.

Malta dhe NATO

Bashkëpunimi me NATO-n për Maltën ka filluar në vitin 1995 me përfshirjen e këtij vendin në programin e Partneritetit për Paqe (PpP). Që në vitin vijues Malta e ka suspenduar pjesëmarrjen e saj në kuadër të aktiviteteve të ndryshme, që më pas t'a riaktivizojë anëtarinë e saj në programin e sipërpërmendur, në vitin 2008. Arsya për kthim në kuadër të programit të PpP-së ishte fakti që Malta mund të ndihmojë në zgjidhjen e sfidave të reja të sigurisë dhe të kontribojë në drejtim të paqes, stabilitetit dhe sigurisë ndërkombëtare. Fushat e bashkëpunimit dhe aktiviteteve në kuadër të PpP-së janë konkretizuar me Programin Individual për Partneritet dhe Bashkëpunim (IPCP).

Malta është anëtare e Këshillit Euroatlantik të Partnerëve (EAPC), forum i cili jep mundësinë e dialogut dhe lidhjes të vendeve aleate dhe vendeve partnere të NATO-s.

Në kuadër të fushës së bashkëpunimit, ndërtimit të aftësive dhe ndërveprimit, Malta gjithnjë është duke e shqyrtuar pjesëmarrjen e saj vijuese në kuadër të procesit të Planifikimit dhe Revizionit (PARP). Ky proces do të paraqiste bazën për identifikim dhe vlerësim të elementeve të caktuara nacionale të FA të cilat do të angazhoheshin në kuadër të trajnimeve multinacionale, stërvitjeve dhe operacioneve për mbështetjen e paqes. Vijon bashkëpunimi me aleatët dhe me vendet tjera partnere në fushën e sigurisë së kufijve të Mesdheut, të përmirësimit të kapaciteteve dhe shkathtësive për kërkim shpëtimit bregdetar, si dhe për zbatimin e ligjeve dhe kontrollit të hapësirës ajrore. Projekte të përbashkëta janë edhe: ekspertiza në kuadër të ligjit ndërkombëtar bregdetar, kërkim shpëtimit, si dhe të mësuarit e kulturës arabe dhe trajnimi apo kurset gjuhësore. Pjesëmarrje të përbashkëta FA e Maltës kanë edhe në kuadër të NATO programit për shkencën rreth paqes dhe sigurisë.

Plan për zhvillim 2026



Vijon bashkëpunimi me aleatët dhe me vendet tjera partnere në fushën e sigurisë së kufijve të Mesdheut, në aspektin e avancimit të kapaciteteve dhe shkathtësive të kërkim shpëtimit detar, si dhe i zbatimit të ligjeve detare dhe kontrollit të hapësirës ajrore

Me programet për zhvillim, FA të Maltës do të duhej të arrinin disa qëllime strategjike:

- ndërtim të mëtejshëm të shkathtësive dhe kapaciteteve për mbrojtjen e vendit nga sulmet e armatosura dhe nga sulmet terroriste;
- sigurimin e një përgjigje të përshtatshme dhe të duhur ndaj secilit lloj të kërcënimeve ndaj sigurisë së vendit në tërë territorin e tij;
- përmirësimin e koordinimit me policinë dhe

me agjencitë tjera shtetërore të sigurisë dhe infrastrukturës kritike dhe objekteve të rëndësishme të veçantë për mbrojtjen;

- përmirësimi i sistemit për grumbullimin e të dhënave të inteligjencës, me qëllim të analizës më të lehtë të rreziqeve të sigurisë ndaj vendit dhe të thejeshtësimit të procedurave të vendimarrjes për përdorimin e FA nga ana e kryesisë politike dhe ushtarake të Maltës;
- formimi i mëtejshëm i kapaciteteve për zhvendosjen e operacioneve ndërkombëtare për mbështetjen e paqes;
- ruajtjen e gjendjes së gatishmërisë dhe nivelit të trajnimit dhe motivimit të njësive të shkathtësuara për përdorim efikas dhe efektiv për përgjigje ndaj secilit lloj të kërcënimeve ndaj sigurisë së Maltës. Sipas kumtesës së Qeverisë, gjatë miratimit të planeve në fjalë, para disa viteve, qeveria ka deklaruar se gjatë katërë viteve të para janë investuar gjithsej 75 milion euro, me qëllim të modernizimit të FA, mjete këto të siguruar nga BE dhe një pjesë e cila sigurohet nga ana e buxhetit shtetëror të Maltës.

M.S.





Marrëveshja e Dohas dhe tërheqja e forcave të NATO-s nga Afganistani

Shteti i Bashkuarave të Amerikës si vendi më i fuqishëm ushtarako-politik i Aleancës, me anë të nënshkrimit të Marrëveshjes së Dohas më 29 shkurt 2020, në një mënyrë ndihmon në përshpejtimin e procesit të tërheqjes së forcave të NATO-s nga Afganistani. Kjo marrëveshje u nënshkrua nga ana e përfaqësuesit të posaçëm të SHBA-së, Zalmaj Kalilad dhe përfaqësuesit taleban Mullah Abdullah Gani Bardar për Afganistanin, gjegjësisht për establishmentin taleban, me sekretarin e shtetit të SHBA-së, Majk Pompeo si dëshmitar i kësaj ngjarjeje solemne. Pse kjo marrëveshje nxiti shumë diskutime te ekspertët, flet edhe përmbajtja e saj, rëndësia e së cilës mund të merret edhe si kontraverse edhe atë në disa aspekte. Marrëveshja është e përbërë nga preambula në të cilën është e vendosur korniza e përgjithshme dhe konteksti në të cilin do të zbatohet marrëveshja dhe tre pjesët e lidhura me njëra tjetrën,

Tërheqja e forcave të NATO-s dhe të SHBA-së pas më pak se dhjetë vjet luftimesh në tokën e Afganistanit, është temë e cila bëhet gjithnjë e më atraktive. E vetmja gjë ishte fakti se në një moment të caktuar NATO dhe SHBA do të duhet të marrin vendim për t'u larguar nga Afganistani, por nuk është ende e qartë deri në fund se kur ky proces do të fillojë dhe kur i njëjti do të përfundojë





të cilat në mënyrë precize i sqarojnë qëndrimet e dakorduara të palëve nënshkruese. Objektivisht, marrëveshja thekson tre poenta të rëndësishme të cilat në vete ngërthejnë rëndësinë dhe hisen në kuadër të marrëdhënieve ndërkombëtare. Së pari, tërheqja e tërësishme e trupave të SHBA-së (si dhe pjesërisht e trupave të NATO-s) nga Afganistani; së dyti, shkëmbimi i të burgosurve ndërmjet palëve në marrëveshje, dhe së treti, ndërprerjen e çdo lloj bashkëpunimi dhe lidhjeje të talebanëve me organizatën terroriste Al Qaeda.

Sa i përket reduktimit të forcave të kontingjentit të SHBA-së në Afganistan, Uashingtoni është i obliguar që në afat prej 135 ditëve pas nënshkrimit të marrëveshjes, t'i reduktojë forcat e tij deri në 8,600 pjesëtarë paqëruajtës

edhe atë nga pesë baza ushtarake në Afganistan. Reduktimi i forcave të SHBA-së në Afganistan nuk është risi, por më tepër tendencë e cila vazhdon. Reduktimi i trupave amerikane filloi qysh nga likuidimi i Osama Bin Ladenit në maj të vitit 2011 dhe në vitet vijuese shënoi një rënie të dukshme, deri në fillim të vitit 2015, kur thyesja e reduktimit të trupave amerikane, u drejtua, në vijë të drejtë, apo edhe duke vijuar rritje, me ardhjen e administratës së Donald Trump në pushtet, në vitin 2017.

Tërheqja e tërësishme e trupave amerikane dhe ato të koalicionit nga Afganistani pritet të ndodhë në fund të vitit 2020. Nga aspekti i shkëmbimit të të burgosurve, palët nënshkruese obligohen të lirojnë të burgosur politik dhe ushtarak edhe atë SHBA-ja mbi

Marrëveshja e Dohas nga ana e Moskës shihet si një hap para në drejtim të rritjes së nivelit të sigurisë së Rusisë, së pari për shkak të faktit se lufta në Afganistan do të përfundojë dhe me këtë do të formohet një qeveri inkluzive, e me këtë do të stabilizohet edhe siguria e rajonit përmes drejtimit në fokusin e zgjidhjes së sfidave të vendosura nga ISIS dhe nga Al Qaeda në këtë rajon, edhe atë në bashkëpunim me qeverinë e re afgane

5.000, ndërsa talebanët mbi 1.000 persona, të cilët janë burgosur pas vitit 2001. Në lidhje me këtë shkëmbim, duhet pasur parasysh se një pjesë e forcave ushtarake talebane apo një pjesë e të burgosurve politik të cilët do të lirohen falë marrëveshjes, kanë gjasa të mëdha të bëhen pjesë e elitës vijuese qeveritare afgane. Një përfitim shtesë për talebanët është fakti që SHBA-ja është e obliguar t'i heq sanksionet ndaj tyre, e aq më tepër që gjatë periudhës vijuese është e obliguar të synojë që edhe në kuadër të OKB-së të hapen rrugët e bashkëpunimit mes palëve. Shtylla e fundit, ndoshta edhe më e rëndësishme e Marrëveshjes së Dohas, ka të bëjë me shkëputjen e të gjitha lidhjeve të talebanëve me Al Qaedën. Ky është kusht i cili duhet të përmbushet nga ana e talebanëve, me qëllim që të sigurohet një implementim i plotë i marrëveshjes. Konkretisht, shkëputja nga Al Qaeda, sipas marrëveshjes, përfshinë ndalesën e përdorimit të territorit të Afganistanit të individëve apo grupeve që kanë lidhje me organizatën terroriste, ndalesë bashkëpunimi, ndihmë, dhënie të çfardo dokumenti apo azil për personat që kanë lidhje me këtë organizatë, si dhe ndalesë veprimi në aspekt të propagandës, regrutimit, trajnimit apo financimit të Al Qaedës në kufijtë e Afganistanit. Në kuadër të marrëveshjes, ky kusht, në kontekst më të gjerë, interpretohet si kërcëim ndaj SHBA-së dhe aleatëve të saj dhe kjo do të çenonte implementimin e marrëveshjes, në rast se do të dëshmohej se ndonjë aspekt i saj nuk është respektuar.

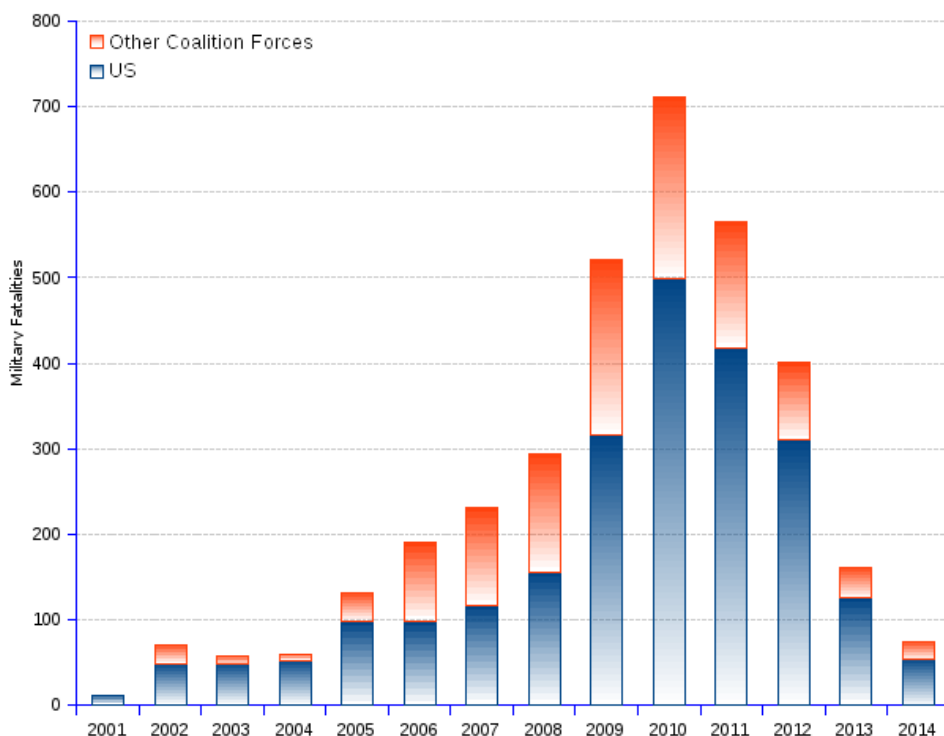
Paralajmrimi për shtrirjen e pushtetit përsëri nga ana e talebanëve në Afganistan u prit me mendime



diametralisht të kundërta në mesin e ekspertëve dhe me emocione të ndryshme në mesin e popullatës. Në përgjithësi, ulja e tensioneve dhe bashkimi i popullit afgan nën qeverisjen afgane paraqet lëvizje e rëndësishme pozitive e situatës në këtë rajon në një drejtim të hartuar paraprakisht nga ana e afganëve, në mënyrë që të jenë ata të zotët e vendit të tyre, por edhe i SHBA-së dhe aleatëve si një koncept më i gjerë në luftën kundër terrorizmit në rajon, por edhe për Rusinë për të cilën Afganistani ishte dhe do të mbetet një vend me siguri të ndryshueshme në rajon. Talebanët kishin mundësi të qeverisnin me rreth 90 për qind të territorit të Afganistanit kah fundi i viteve të tetëdhjeta të shekullit të kaluar, të udhëhequr nga Mulla Muhamed Omari,

Implementimi i Marrëveshjes së Dohas ka potencial të vë fund të konfliktit në Afganistan i cili do të mbahet mend si njëri ndër konfliktet më të gjata në historinë më të re botërore, duke lënë pas rreth 2,400 viktima edhe atë v vetëm në anën e forcave të SHBA-së

ekspertë tjerë është pritur si lehtësim dhe si një fillim i një jete të re me më shumë perspektivë, pa praninë e forcave të huaja. Për rëndësinë e marrëveshjes flet edhe interesi i shfaqur dhe qëndrimi pozitiv i Moskës, sa i përket marrëveshjes



në kohën e të cilit Afganistani u shpall si shtet islamik. Talebanët si organizatë u formuan kah fundi i viteve të tetëdhjeta të shekullit të kaluar nga grupe guerile islamiste të cilët e përfqësonin rezistencën afgane ndaj regjimit të atëhershëm të Bashkimit Sovjetik, të bashkuar nën kauzën e luftës së shenjtë – xhihadit. Megjithatë, konservativizmi si parim i jetës sipas Sherijetit, për të cilën pati mundësi të dëshmohej edhe nga qeverisja talebane deri në vitin 2001, dukshëm i reduktoi të drejtat dhe liritë e gruas afgane në shoqëri. Pikërisht për këtë shkak, një numër i madh aktivistësh kthimin e talebanëve në pushtet e vlerësuan si të padëshiruar. Nga ana tjetër, mundësia për qeverisje tjetër nga ana e talebanëve me Afganistanin dhe vendosjen e regjimit islamik, nga disa

ndërmjet talebanëve dhe SHBA-së. Moskë zyrtare, pas vitit 2014, me përfundimin e misionit ISAF, e njëkohësisht me fillimin e misionit Përkrahje e Vendosur, disa herë nga NATO ka kërkuar datë për tërheqjen e trupave nga fqinjësia e saj, Afganistani, si dhe një shkas të arsyshëm për qëndrimin e mëtejshëm në tokën afgane. Në këtë drejtim duhet të potencojmë se pritjet e Rusisë pas vitit 2014, ishin se NATO do t'i tërheq trupat e saj (një qëndrim i tillë u mbajt që nga koha e likuidimit të Osama Bin Ladenit), ku diplomacia ruse doli me qëndrim se sa më vonë SHBA-ja tërhiqet nga Afganistani, aq më tepër do të zgjasë rimëkëmbja e ekonomisë afgane dhe stabilizimi i vendit. Marrëveshja e Dohës nga ana e Moskës

shihet si një hap para në drejtim të rritjes së nivelit të sigurisë së Rusisë, së pari për faktin se lufta në Afganistan do të përfundojë dhe do të formohet një qeveri inkusive, e me këtë do të përmirësohet niveli i sigurisë në rajon përmes përqendrimit të vëmendjes në zgjidhjen dhe tejkalimin e sfidave të vendosura nga ISIS dhe Al Qaeda në rajon edhe atë në bashkëpunim me qeverinë e re afgane. Edhe një aspekt i cili në mënyrë shtesë e sqaron qëndrimin pozitiv të Moskës ndaj kësaj marrëveshjeje, ka të bëjë me faktin që forcat e SHBA-së u obliguan se do të tërhiqen nga fqinji i Rusisë, gjë që gjatë viteve të kaluara paraqiste një interes tejet të rëndësishëm në politikën e Moskës. Qëndrimi i NATO-s është se më në fund afganët në mënyrë proactive do të fillojnë të zgjidhin këtë çështje me anë të bisedimeve. Brukseli është i mendimit se afganët duhet të gjejnë një zgjidhje për krizën politike në Kabul, e cila do të rezultojë me formimin e një qeverie të fuqishme të re afgane. Kjo rrjedhë e situatës duhet të vijojë si rezultat i negociatave, me këtë rast, duke pasur parasysh edhe gjendjen momentale në vend, ku me siguri se edhe talebanët do të përfshihen në qeverinë e re të këtij vendi. Hap i rëndësishëm në të gjithë këtë situatë, për zgjidhjen e konfliktit në Afganistan është edhe fakti që talebanët iu qasën tavolinës së bisedimeve, duke u obliguar që t'i ndërprejnë lidhjet me Al Qaedën dhe t'i përkushtohen gjetjes së një zgjidhjeje sa më të përshtatshme për Afganistanin. Në këtë drejtim duhet potencuar se arsya kryesore për hyrjen e trupave të NATO-s në Afganistan në vitin 2001, ishte pikërisht bashkëpunimi i talebanëve me Al Qaedën, gjegjësisht fshehja e vendndodhjes së liderit të atëhershëm të organizatës terroriste Osama Bin Ladenit. Në përgjithësi, Marrëveshja e Dohas ngjall reagime pozitive parë nga aspekti i gjetjes së një zgjidhjeje të pranueshme, të nxitur nga ana e marrëveshjeve brenda forcave afgane, por gjithsesi se ka edhe reagime negative sa i përket mënyrës së funksionimit të pushtetit të ri afgan. Është e ditur se NATO do të mbetet në Afganistan duhe e ofruar mbështetjen financiare dhe ushtarako-politike në fazën përfundimtare të zgjidhjes së krizës politike dhe të konfliktit në Afganistan, por njëkohësisht do t'a pranojë dhe do t'a ndjek trendin e reduktimit të numrit të trupave i cili është dakorduar me Marrëveshjen e Dohas.

Mr. Bojan Mikllosh



Ballafaqimi me migracionin global në kushte të Covid-19

Pandemia Covid-19 ka përfshirë pjesën më të madhe të botës dhe na ka prezantuar me një përvojë të re njerëzore që ka ndryshuar rrënjësisht lëvizshmërinë njerëzore. Ndërprerja aktuale e lëvizjes është një precedent për kohët moderne, dhe Covid-19 ka të ngjarë të ketë pasoja serioze për migracionin afatgjatë, një periudhë kur njerëzit, sistemet shëndetësore dhe ekonomia do të kthehen në normalitet. Lëvizshmëria njerëzore historikisht ka pësuar shumë ndryshime. Ekonomia globale varet nga migrimi në shumë mënyra. Migrimi global ka provuar të jetë një pjesë integrale dhe e domosdoshme e ekonomisë së globalizuar. Pandemia COVID-19 i ndaloi të gjitha. Deri në prill të këtij viti,

Pandemia Covid-19 ka ndryshuar lëvizshmërinë njerëzore, ndërveprimet shoqërore, ka prishur jetën e përditshme dhe ka ndryshuar thelbësisht mënyrën e trajtimit të migrimit global. Shtëpitë e njerëzve janë kthyer në zyra të improvizuara dhe aksesit në internet ka hapur mundësinë e punës në distancë. Shkollat, restorantet, aeroportet dhe linjat e autobusëve mes qyteteve u mbyllën





Në qershor të këtij viti, OKB lëshoi një raport që rregullon «politikat e lëvizjes së njerëzve dhe Covid-19». Ky raport e pranon qartë se të drejtat dhe mbrojtja e migrantëve nuk janë marrë parasysh sa duhet në përgjigjen globale ndaj pandemisë aktuale. Raporti bën thirrje për bashkëpunim shumëpalësh, pasi që asnjë vend, i vetëm nuk mund të luftojë pandeminë ose të menaxhojë migracionin

174 vende kishin lëshuar kufizime të reja të ndryshuara të udhëtimit në lidhje me Covid-19. Këto kufizime kanë ndaluar motorin e ekonomisë globale, dhe kjo janë punëtorët emigrantë. Pavarësisht nga përjashtimet e bëra për profesione të caktuara si shkencëtarët, mjekët, gazetarët, burrat e shtetit, për atë kategori njerëzish që janë pjesë e fuqisë punëtore, udhëtimi u ndalua. Migrantët, të cilët ishin në atë kohë jashtë vendit, nuk mund të ktheheshin në shtëpi, gjë që kishte pasoja për familjet e tyre, sigurinë ekonomike dhe, potencialisht, jetesën e tyre. Nëse punëtorët migrantë nuk janë në gjendje të udhëtojnë në fushat bujqësore dhe këto kufizime kombinohen me ndërprerje më të gjera në zinxhirin global të furnizimit me ushqim, gjithashtu duhet të merren parasysh edhe ndikimet afatgjata në furnizimin global të ushqimit. Në shumicën e industrive, pushimet nga puna të pashmangshme që lidhen me Covid-19 u drejtohen punëtorëve migrantë, shumë prej të cilëve janë me viza të përkohshme. Zelanda e Re, për shembull, ka rreth 190,000 njerëz që qëndrojnë në viza të përkohshme dhe shumë do të përballen me përpjekjen për të gjetur një punë tjetër para se të dëbohen pasi të pushohen nga puna. Nëse ata arrijnë të kthehen në vendet e tyre, ndoshta do të përballen me vështirësi edhe më të mëdha ekonomike. Sapo vendet e punës të vihen përsëri në dispozicion, shtetet pa dyshim do të inkurajojnë bizneset të punësojnë qytetarët e tyre në vend të migrantëve. Vendime të tilla do të kenë efekte të qëndrueshme për punëtorët migrantë, familjet e tyre dhe komunitetet. Pavarësisht se çfarë vendi është, migrantët kanë qenë forca lëvizëse e ekonomisë globale që nga shekulli i kaluar. Pamundësia për të përdorur fuqinë punëtore do të ndikojë në prodhimin e ardhshëm global, dhe familjet migruese do të jenë nën një barrë të madhe financiare. Kjo, nga ana tjetër, do të rrisë pabarazinë globale. Pabarazia globale ishte në nivelin më të lartë të të gjitha kohërave kur u

shfaq Covid-19. Në planin afatgjatë, pabarazia globale ka të ngjarë të rritet, pjesërisht për shkak të ndikimit afatgjatë të pandemisë në migrim. Shumë vende varen nga të ardhurat e qytetarëve të tyre që vijnë nga jashtë. Nëse forca punëtore e migrantëve ndërpritet rëndë, përçarja e burimeve të të ardhurave në mbarë botën do të krijojë një efekt të valëzuar që do të zgjerohet më tej hendekun midis vendeve të pasura dhe të varfra. Shumë punëtorë migrantë, veçanërisht ata me kualifikim të ulët, nuk kanë mundësi të punojnë nga shtëpia. Ashtu si shumë njerëz të tjerë me të ardhura të ulëta, ata duhet të jenë fizikisht të pranishëm në punë, duke e vënë veten në rrezik të sëmundjes dhe përhapjes së virusit, sepse shumë prej tyre nuk kanë mundësitë financiare për të siguruar një kujdes të duhur shëndetësor. Sipas Kombeve të Bashkuara, migrantët dhe familjet e tyre shpesh janë pjesë e grupeve të marginalizuara dhe të pambrojtura të cilët tashmë janë duke përjetuar vështirësi ekonomike si rezultat i masave të kufizimit nga Covid-19. Në Iran, për shembull, spitalet po refuzojnë të trajtojnë migrantët afganë, duke rezultuar në shumë kthim në shtëpi në një vend me infrastrukturë të shkatërruar shëndetësore për dekada konflikti. Duke njohur këto reagime ksenofobike në rritje ndaj migrantëve, Rrjeti i Migrimit i Kombeve të Bashkuara bëri thirrje për një qasje jo-diskriminuese në përputhje me ligjin ndërkombëtar. Deklaratat e tyre thonë se migrantët përballen me të njëjtat kërcënime shëndetësore nga Covid-19 si vendasit, por përballen me vështirësi të veçanta për shkak të rrethanave të udhëtimit të tyre dhe kushteve të këqija të jetesës dhe punës në të cilat mund të gjenden. Me fillimin e pandemisë, bota ka hyrë në një epokë të re të kufizimeve të udhëtimit me testimin e detyrueshëm mjekësor për migrantët. Sigurisht, shumica e këtyre rregulloreve janë të përkohshme, por kjo përdoret nga disa qeveri si një justifikim për të mbyllur përgjithmonë kufijtë për migrantët.



Frika nga një valë e dytë ose e tretë e virusit, shfaqja e sëmundjeve pasuese, krizat me origjinë nga Afrika nën-Sahariane ose Lindja e Mesme, duke detyruar miliona njerëz të kërkojnë strehim në Evropë, një krizë e prodhuar nga frika dhe mungesa e besimit në institucione - e gjithë kjo është arsyeja për vazhdimin e emergjencave që nuk janë joreale gjatë pandemisë, por edhe pas saj. Me vendosjen e masave të përkohshme të kufizimit dhe ndalesave, qeveritë po përpilojnë një ligj për t'u futur gjithnjë e më shumë një gjendje të jashtëzakonshme ose krize. Me zhdukjen e kërcënimit nga virusi, shumë rrugë migrimi do të rindërtohen, por disa udhëheqës politikë në të gjithë botën do të shtrëngojnë kufizimet aktuale të migracionit me një axhendë më të gjerë afatgjatë të bazuar

në ksenofobinë ndaj migrantëve. Meqenëse është e qartë se vdekjet nga pandemitë janë në rritje, kjo do të çojë në rritjen e mbështetjes publike për vendosjen e kufizimeve edhe më të rrepta për migrantët. Në periudhën pas pandemisë, nuk do të jetë e lehtë për të rivendosur rrjedhën normale të migrimit. Personat e zhvendosur nën detyrim dhe presion - refugjatët, azilkërkuessit dhe personat e zhvendosur brenda vendit të cilët janë gjithashtu të ekspozuar ndaj pandemisë - përballen me kapacitet të zvogëluar institucional për t'i mbështetur ata. Në Itali, për shembull, azilkërkuessit përballen me karantinë të detyrueshme dy javore dhe më pak mundësi integrimi, edhe pas këtyre 14 ditëve, si rezultat i kufizimeve të detyrueshme në të gjithë vendin. Sipas sondazheve të

Numri i migrantëve në të gjithë botën kaloi 271 milion vitin e kaluar, përfshirë 28 milion refugjatë. Migrantët janë një pjesë e rëndësishme e komunitetit në demokracitë perëndimore. Recesioni global mund të zvogëlojë përkohësisht kërkesën për punë migrante. Por nxitësit e tjerë të migracionit - zhvendosja ekonomike, ndryshimi i klimës dhe nevoja për ribashkim familjar - pas pandemisë, do të rriten

opinioneve në vendet evropiane, refugjatët migrantë mendohet se mbartin virusin në tokën evropiane. Ky qëndrim dhe mendim i vendosur nuk do të ndryshojë shpejt. Disa rrugë të migrantëve do të hapen së shpejti, por përkundër nevojës së madhe për migrantë, shumë prej rrugëve do të mbesin të mbyllura me pasoja afatgjata. I shqetësuar në lidhje me përhapjen e virusit, Komisioni i Lartë i Kombeve të Bashkuara për Refugjatët (UNHCR) ka ndaluar globalisht zhvendosjen e refugjatëve. Sidoqoftë, këto kufizime të nevojshme afatshkurtra nënkuptojnë që kategoritë e prekshme të migrantëve të detyruar, të cilët shpesh jetojnë në kampe të mbipopulluara dhe në zona të dendura urbane me qasje të dobët në një kujdes shëndetësor cilësor, do të rrezikohen në nivel në rritje e sipër. Pason një periudhë e vështirë në një mjedis shumë më të rrezikshëm për përhapjen e sëmundjes. Zonat ku strehohen migrantët janë të mbipopulluara, me kanalizime shumë të dobëta, mbikëqyrje të dobët të sëmundjeve dhe kujdes shëndetësor shumë të dobët. E gjithë kjo është jashtëzakonisht e rrezikshme. Pjesa më e madhe e kësaj kategorie rreziku është përqendruar në vendet në zhvillim, ku jetojnë 84 përqind e refugjatëve dhe 99 përqind e personave të zhvendosur brenda vendit. As Shtetet e Bashkuara nuk janë imune ndaj këtyre rreziqeve. Azilkërkuessit mexikanë nuk bien dakord të strehohen në kampe të improvizuara, të mbipopulluara dhe me kushte të këqija sanitare, duke parë përhapjen e virusit midis popullatës të tyre. Ka më pak raste të virusit në



komunitetet e zhvendosura, por kjo ndoshta është për shkak të mungesës së testimit dhe vetëdijes, sesa mungesës së virusit. Duke pasur parasysh rreziqet dhe natyrën e përhapjes së COVID-19, është vetëm çështje kohe para se të ndodhin shpërthime masive në komunitetet e zhvendosura.

Migrimi global po bëhet gjithnjë e më shumë jashtë ligjit. Ekzistojnë gjithnjë e më shumë dëshmi se kufizimet në migracionin e sigurt dhe të rregullt kanë detyruar më shumë se 100 milion njerëz në mbarë botën të përdorin mjete të paligjshme për të përmbushur nevojat e tyre. Kufizimet e vendosura nga Covid-19 ulën më tej rrugët e migrimit të rregullt. Njerëzit të cilët duhet të lëvizin do ta bëjnë këtë dëshpërimisht, duke përdorur kanale kontrabandë dhe metoda të tjera të paligjshme. Migrimi

analizohet dhe parashikohet, mund të çojë në stres të madh ekonomik, thellim të pabarazisë globale ekonomike, cenueshmëri më të madhe ndaj migrimit të detyruar dhe rritje të migrimit të parregullt.

Pjesa më e madhe e popullsisë së botës ka kaluar muajt e fundit duke jetuar në shtëpitë e tyre. Sidoqoftë, sipas disa studimeve, kur mbaron pandemia, ndryshime të mëdha janë të mundshme. Covid-19 mendohet të jetë fenomeni më i fundit global që shkakton lëvizjen e miliona njerëzve nëpër botë. Sipas këtij modeli, migrimi masiv zakonisht shkaktohet nga epidemitë, trazirat civile dhe nga luftërat.

Migrimi më i madh në historinë e Evropës ndodhi në fund të Luftës së Dytë Botërore. Miliona njerëz u zhvendosën dhe u vendosën në Australi

i ndryshimeve shumë të vogla në vendimmarrje. Njerëzit dinë të rishikojnë sigurinë e tyre personale, mirëqenien financiare ose shëndetin e tyre dhe e gjithë kjo mund të çojë në një ndryshim të vendimit për të migruar diku tjetër. Pyetja nuk duhet të jetë nëse dëshirojmë të hapim shoqëritë tona për migrantët, por si t'i japim një përgjigje lëvizjes njerëzore që është në përputhje me parimet e të drejtave të njeriut. Në nivelin global, megjithatë, qeveritë kanë dështuar prej kohësh për të bashkëpunuar në çështjen e migracionit dhe për të zbatuar të drejtat e migrantëve në praktikë. Kjo për shkak se nuk ka asnjë marrëveshje të detyrueshme, të ratifikuar gjerësisht që i takon migracionit për të koordinuar lëvizshmërinë njerëzore. Në vitet e fundit, qeveritë kanë negociuar



do të rritet brenda dhe midis vendeve në zhvillim me sisteme më të dobëta shëndetësore dhe shtetin e së drejtës. Migrantët e parregullt do të përpiqen të udhëtojnë dhe të lëvizin nëpër njerëz që me të vërtetë kanë nevojë të migrojnë. Ata do të kalojnë kufijtë ndërkombëtarë pa dokumentacion ose kontrolle shëndetësore. Gjithashtu, gjatë një pandemie me Covid-19, ata do ta vendosin veten dhe cilindo në rrugën e tyre në rrezik serioz. Sfidat e mësipërme që kanë një ndikim afatgjatë në migrim nuk janë gjithëpërfshirëse dhe as nuk mund të adresohen lehtë. Sidoqoftë, është e rëndësishme të merren parasysh pasojat afatgjata të vendosjes së kufizimeve në lëvizjen njerëzore, do të thotë të bëhen përpjekje që njerëzit që aktualisht të cilët nuk janë në gjendje të punojnë të mos humbin punën e tyre përgjithmonë. Nëse e gjithë kjo nuk

në vitin 1945, pas përfundimit të luftës. Luftërat dhe sëmundjet mund të jenë nxitësit më dramatikë për të gjetur një vend të ri për të jetuar. Shpërthimet duket se janë përkeqësuar gjatë kësaj periudhe të vitit, me ndarje shoqërore, dezinformim dhe trazira sociale. Kur njerëzit përballen me një kërcënim të veçantë, ata priren të shmangin rreziqet dhe të kërkojnë një mënyrë për të ndjekur interesat e tyre. Krizat e fundit, të tillat si lufta civile siriane dhe shpërthimi i virusit Ebola në vitin 2015 dhe në vitin 2016, kanë shkakuar ngjarje të ngjashme migrimi. Ndryshe nga Ebola, e cila ka goditur një pjesë të vogël të botës, ekspertët pretendojnë se shtrirja globale e Covid-19 do të shkaktojë një valë vendimesh të ngjashme midis banorëve të shumë vendeve në botë. Sjelljet kolektive në shkallë të gjerë, siç është migrimi, mund të jenë rezultat

dy marrëveshje jo-detyruese për të koordinuar migrimin dhe mbrojtjen e refugjatëve. Organizata Ndërkombëtare për Migracionin është pjesë e sistemit të KB dhe ka hapur një rrjet migrimi për të mbështetur qeveritë që bashkëpunojnë dhe përmbushin detyrimet dhe të drejtat e tyre. Suksesi nuk do të arrihet derisa qeveritë të bëjnë përpjekje më të mëdha për të bashkëpunuar në mënyrë multilaterale dhe derisa nuk e promovojnë lëvizjen e njerëzve në një mënyrë që reflekton një nga qëllimet themelore të KB: mbrojtjen e të drejtave të njeriut. Shoqëritë moderne demokratike duhet të pohojnë se të drejtat e të gjithë migrantëve, së bashku me lehtësimin e lëvizjes njerëzore, janë një përbërës kryesor i çdo diskutimi të botës sonë të ndërlidhur.

Dr. Nenad Taneski

Dimitrija Xhidrovski - piloti legjendar maqedonas



Dimitrija Dimitar Xhidrovski lindi menjëherë pas vdekjes së babait të tij Simeonit, ndërsa nëna e tij Vasillka ndërroi jetë kur ai ishte vetëm 11 vjeçar. Ka mbetur bonjak dhe nga kjo situatë ka nisur edhe gollgata e tij jetësore dhe lufta poër mbijetesë dhe vetëshkollim. Pjesën më të madhe të rinisë së tij e ka kaluar nëpër entet shkollore të strehimit dhe nëpër internate, duke siguruar kafshatën e gojës dhe kulmin mbi kokë, por njëherit duke e siguruar edhe shkollimin bazë. Në kushte të këtilla, statusi i ushtarakëve në ushtrinë e atëhershme mbretërore, ka arritur që t'ja tërheq vëmendjen. Ka marrë vendim dhe ka nxituar që të regjistrohet në shkollën e nënoficerëve. Xhidro ia ka dalë që të regjistrohet në këtë shkollë, por për të fati nuk ka qenë aleati më i mirë. Jehona e Luftës së Dytë Botërore e ka gjetur atë në këtë shkollë, kur pjesa më e madhe e nxënësve (kadetë ushtarak), kanë qenë të zënë rob nga ushtria armike duke i transportuar të njëjtët në drejtim të kampeve të përqëndrimit gjerman. Gjatë rrugës, gjatë transportit për në Gjermani janë bërë kontrole të dokumenteve personale. Gjatë kësaj

Dimitrija Dimitar Xhidrovski lindi në vitin 1923 në Shtip, ndërsa vdiq më 2010 në Shkup. I famshmi Xhidro, ashtu si që e quanin të gjithë miqtë e afërt, bën pjesë në plejadën e pilotëve legjendarë maqedonas, të cilët tërë jetën e tyre ia kushtuan këtij profesioni

kontrolle, për shkak të mbiemrit të tij dhe dialektit të Shtipit, Xhidron e kanë zbritur në Hungari me një trajtim sikur t'i takonte përkatësisë bullgare. Nga ky vend, Xhidro është kthyer në Maqedoni. Pas kthimit të tij, shpesh është takuar me anëtarët e aeroklubit të atëhershëm në Shtip. Duke mos pasur një shtëpi dhe mjete për ekzistencë, ai punësohet në postën e Krushevës, por shumë shpejt më pas, ai u bashkangjitet aradhavë partizane. Lufta kishte përfunduar, ndërsa atë e kishte zëvendësuar drita e lirisë. Ajo me vete ka sjellur edhe lirinë, lirinë e lëvizjes, si dhe lirinë e trasimit të rrugëve personale. Ndërsa,

rruga e Xhidros gjithmonë ka synuar drejt lartësive qiellore. Si ish kadet, i shkollës së nënoficerëve, si njeri i cili nuk ka qenë bashkëpunëtor i pushtetit mbretëror, pjesëtar i LNÇ-së dhe me një dosje të pastër, shumë shpejt është pranuar në shpalljen e publikuar për pilotë ushtarak në kuadër të Republikës Demokratike Federative të Jugosllavisë, më vonë Republika Socialiste Federative e Jugosllavisë (RFSJ). Menjëherë pas pranimit, ka qenë i dërguar për shkollim në kuadër të shkollave për pilotë të BRSS-së. Shkollimi i tij ka zgjatur nga viti 1946 deri në vitin 1948, duke qëndruar në disa qendra të ndryshme ajrore. Më gjatë ka qëndruar pranë shkollës për pilotë në Kijev, ku ka kaluar më se një vit. Është shkolluar për avionët "Jakovlev -Jak 1,2 dhe 3". Përpos kësaj, sipas praktikave të atëhershme ndërkombëtare, Xhidrovski i ka bërë edhe kërcimet e tij të para me parashutë. Ky ka qenë grupi i dytë i pilotëve ushtarak jugosllav të dërguar për trajnime plotësuese në BRSS, kryesisht për avionë gjahtarë. Para nisjes së tij për në BRSS, në hapësirat jugosllave kanë ndodhur edhe luftimet përfundimtare për çarjen

e frontit të Sremit. Në këto luftime kanë marrë pjesë edhe pilotët vendas, por edhe pilotët e parë gjahtarë të ardhur nga Rusia. Në këtë mënyrë, sipas disa dokumenteve historike, komanda ajrore e pilotëve jugosllav ka pasur mundësi që të zbatojë teknikën e pilotimit sipas sistemit rust ë trajnimit, sa i përket trajnimit paraushtarak të pilotëve tanë, si dhe sëndërtimit të tyre në Francë dhe në Belgjikë. Në analizë është konkluduar se teknikë më të mirë dhe shpejtësi më të madhe të pilotimit kanë pasur pilotët jugosllav të cilët gjatë luftës kanë qenë të drejtuar kah forcat aleate ushtarake ajrore britanike. Nga këto arsye, në vigjile të shpalljes së rezolutës, Informbyrojsë në vitin 1948, ëahërë marrë vendim që të mos dërgohen më pilotë për trajnim në Rusi. Pikërisht nga këto arsye, edhe pse Xhidrovski është kthyer si pilot profesional, ai përsëri ka qenë i kyçur në sistemin e ri të trajnimit ushtarak ajror gjatë periudhës së viteve 1949-1950. Me sëndërtimin e ri profesional prej piloti ai fiton grada dhe bëhet trajner pilotësh për avionë dhe parashutë. Si trajnues dhe parashutist pranë batalionit të parashutës, ai ka bërë mbi 500 kërcime me parashutë. Numrin më të madh të kërcimeve e ka realizuar në Novi Sad të Serbisë. Një pjesë të tyre në mënyrë individuale, ndërsa pjesën e mbetur me anë të desantit trajnues me parashutë. Shkollimin e plotë prej piloti Xhidrovski e rrumbullakson pranë Akademisë Ajrore të Jugosllavisë (VVA) gjatë periudhës së viteve 1954-1956. Ai ka qenë i vetmi i cili gjatë kohës së shkollimit tashmë ka pasur gradën e togerit. Pas përfundimit të akademisë është dërguar në shërbim në Mostar, ku si pilot ushtarak dhe si trajnues ka punuar deri në vitin 1963. Në atë vit, Xhidrovski është transferuar në punë pranë aeroportit ushtarak "Petrovec" në Shkup, ku ushtron detyrën e pilotit aktiv ushtarak deri në vitin 1968.

Gjatë kësaj periudhe ai ka realizuar fluturime prej mbi 3700 orëve në ajër. I ka lënë forcat ajrore dhe me gradën e majorit, në rezervë, kalon në rradhët e forcave ajrore civile. Është i rëndësishëm fakti që gjatë viteve të pasluftës në RFSJ, forcat ushtarake ajrore kanë qenë mbështetësja kryesore e Lidhjes Ajrore të Jugosllavisë, e me këtë edhe e lidhjeve dhe e republikave, në aspekt material, teknik dhe kadrovik. Arysja ka qenë shumë e thjeshtë dhe e rëndësishme. Lidhjet ajrore të republikave, së bashku me aeroklubet, kanë qenë thesaret kryesore për regrutimin e pilotëve të rinj për forcat ajrore. Në këtë mënyrë edhe Dimitar Xhidrovski, si toger i atëhershëm, që nga viti 1951 e gjithandej deri në vitin 1956 në rolin e trajnuesit me përvojë për fluturimin e avionëve, ka qenë edhe anëtar i Lidhjes Ajrore të Maqedonisë. Roli i tij ka qenë të ndihmojë në trajnimin e pilotëve të rinj të avionëve nga Maqedonia. Rolin e tij prej një piloti të shkathët dhe me përvojë, Xhidro e ka dëshmuar në një numër dhe në një lloj të shumë të avionëve me të cilët ka fluturuar si për shembull: „Jak – 1, 3, dhe 9“; „UT – 2“; „Tajger“; „Biker“; „Trojka“; „Utva 212“; „Kurir“; „Aero 2“; „Aero 3“ etj. Pas demobilizimit ai menjëherë është transferuar në punë në kuadër të Aviacionit Industrial për Hemizim në kuadër të shoqatës bujqësore "Agromehanizacija" – Shkup, ku punon deri në vitin 1981. Ka fluturuar si pilot dhe si instruktor me avionët: "Antonov AH-2", e më pas është pensionuar. Por ai nuk pushon as pas pensionimit. Ai nis për në Algjeri, e më pas edhe për në Tunizi, ku punon si pilot me përvojë në kuadër të aviacionit bujqësor. Aty me anë të librezës së tij të fluturimit i ka provuar edhe avionët e llojit: „Dromader CS – 2“, „Pajper TC“, „G – 164“ dhe të tjerë, ku numrin e përgjithshëm të orëve



të fluturimit e arrinë në gjithsej 7.000 orë të kaluara në ajër. Për aktivitetin e tij ajror, Dimitar Xhidrovski ka marrë një sërë diplomash, mirënjohjesh dhe lëvdatash nga ana e Lidhjes Ajrore të Maqedonisë. Si pilot i forcave ajrore të RSFJ-së ka fituar medaljen e APJ-së me kurorë të argjendtë dhe Medalje të meritave popullore.

Gjorgji Çaçkirov



Avioni „Utva 212“

Avioni „Utva 212“ bën pjesë në kategorinë e avionëve me një motorë shkollorë ushtarak, të prodhuara në vitet e para të krijimit të RFS të Jugosllavisë. Ai ka qenë avion një motorik elisoklip me krahë të vendosura ulët, i përpunuar nga konstruksioni prej druri me tërheqës (rrota) dhe me një kabinë tërësisht të mbyllur të pilotit. Avioni ka pasur linja bashkëkohore aerodinamike të cilat u janë përshtatur shërbimeve të kohës, gjegjësisht dedikimit për trajnim të avancuar dhe tranzhë për pilotët ushtarak. Prototipi i këtij avioni ashtu si edhe i atij "213" janë prodhuar në fabrikën jugosllave "Ikarus" në Zemun të Serbisë. Në të dy avionët

kanë qenë të vendosur motorë të llojit "Ranger SVG-770C-B1" me fuqi prej 330 kS, gjegjësisht 450 KS. Fluturimet e para të prototipeve të këtyre avionëve janë realizuar gjatë vitit 1948. Pas fluturimeve të suksesshme provuese, ka filluar prodhimi serik i të njëjtëve, por në fabrikën "Utva" në Pançevë të Serbisë. Gjithsej janë prodhuar 60 avionë të llojit "212" gjatë periudhës nga viti 1950 deri në vitin 1955. Karakteristikat themelore të avionit: Gjatësia e avionit 9,32 m; distance e krahëve 11,00 m, sipërfaqja e krahëve 21,90 m², lartësia e avionit 3,58 m, shpejtësia maksimale gjatë fluturimit 242 km/h, ndërsa lartësia maksimale gjatë fluturimit ka qenë 7.000 metra.



Luftërat etnike



Aktualisht ka të paktën 45 konflikte të armatosura në botë. Sipas intensitetit të viktimave në 2019, mund të ndahen në katër kategori: tre luftëra të mëdha (mbi 10,000 viktima), gjashtë luftëra (1000 - 10,000 viktima), 17 luftëra të vogla (100 - 1000 viktima) dhe 19 konflikte (më pak se 100 viktimave). Arsyet për këto konflikte janë të ndryshme, por 80% e tyre kanë karakter etnik ose etno-fetar. Konkluza është se bota sot është e dominuar nga luftërat etnike, dhe kudo që ka paqe të paqëndrueshme shpesh është për shkak të mosmarrëveshjeve të njerëzve mbi baza etnike ose etno-fetare. Ndarja e lashtë fisnore dhe mirëmbajtja e mentalitetit fisnor midis njerëzve është ende burimi kryesor i luftërave në shoqërinë moderne.

Të udhëhequr nga teoria se demokracitë nuk shkojnë në luftë me njëra-tjetrën, shumë analistë perëndimorë menduan se rënia e Murit të Berlinit në 1989 do të shënonte fillimin e një periudhe të gjatë të paqes së qëndrueshme në botë.

Përkufizimi më i zakonshëm i konfliktit etnik është një keqkuptim në çështje të rëndësishme politike, ekonomike, sociale, kulturore ose territoriale midis dy ose më shumë komuniteteve etnike. Ndonjëherë arsyeja për këtë është ekzistenca e një grupi etnik që në një vend është shumicë dhe në një tjetër pakicë. Kurdoherë që ekziston një frikë nga e ardhmja, identiteti etnik që ka qenë në hije për vite me radhë merr forcë përsëri duke zgjuar kujtime dhe mite të vjetra

Sidoqoftë, pas përfundimit të Luftës së Ftohtë, luftërat e shumta etnike shpërthyen në shoqëritë multi-etnike. Me depërtimin e proceseve demokratike në Evropën Lindore dhe Azi, pati një copëzim të shteteve, një zgjim kombëtar të popujve dhe një dëshirë për të pastruar padrejtësitë historike. Këto fenomene kanë shkaktuar një domino efekt sepse shtetet janë sisteme komplekse në të cilat çdo ndryshim ka pasoja të shumta. Dobësimi i kapaciteteve financiare dhe politike të shteteve ka çuar në kriza sociale dhe në ndryshimin e marrëdhënieve në shoqëritë etnike heterogjene që më parë

ishin relativisht të qëndrueshme. Problemi lind kur këto çrregullime të pushtetit shoqëror perceptohen si diskriminim etnik ose fetar që çon në konflikt të dhunshëm për identitetin dhe të drejtat e grupeve. Huntington kohë më parë paralajmëroi për pritjen naive të zhvillimit politik të ish-BRSS dhe vendeve të Botës së Tretë. Gjatë debatit mbi përplasjen e civilizimeve, ai theksoi se konfliktet etno-fetare jo vetëm që nuk do të zhduken, por përsëri do të bëhen një temë kryesore në skenën politike botërore. Çdo luftë është shkatërruese për njeriun, por luftërat etnike janë veçanërisht të rrezikshme.



Ato karakterizohen nga dhuna e madhe ndaj popullatës civile, shkeljet e rregullta të të drejtave të njeriut, krimet e luftës, gjenocidi, spastrimi etnik, eksodi i civilëve dhe një ndryshim në imazhin etnografik. Por pasoja më e keqe është fakti që shkakton ndarje afatgjata midis grupeve që krijojnë intolerancë kulturore, fetare dhe etnike që zgjat për breza të tërë. Kjo shkakton marrëdhënie të paqëndrueshme në planin afatgjatë dhe kështu rrezikon paqen rajonale. Asnjë nga katastrofat e mëdha që ndodhën në shekullin XX nuk ndodhi krejt papritur. Bazuar në përvojat e deritanishme, është e qartë se luftërat etnike nuk ndodhin papritmas dhe spontanisht. Të gjitha luftërat etnike kalojnë nëpër të njëjtin proces ose procese të ngjajshme. Nëse interpretohen ideologjitë e grupeve etnike, është e mundur të merren parasysh mitet kombëtare në mënyrë që të parashikohen armiqësitë agresive të armatosura. Arsyet pse luftërat etnike nuk parandalohen me kohë duke aplikuar mjete politike qëndrojnë

në mos fleksibilitetin e shteteve dhe neglizhimin e treguesve që tregojnë një përshkallëzim të mundshëm të problemit. Përkufizimi më i përgjithshëm i konfliktit etnik është një keqkuptim në çështje të rëndësishme politike, ekonomike, sociale, kulturore ose territoriale midis dy ose më shumë komuniteteve etnike. Ndonjëherë arsyeja për këtë është ekzistenca e një grupi etnik që në një vend është shumicë dhe në një tjetër pakicë. Kurdoherë që ka frikë nga e ardhmja, identiteti etnik që ka qenë në hije për vite me radhë, rimerr forcën e tij duke zgjuar kujtime dhe mite të vjetra. Kështu, lufta etnike është rezultat i frikës nga e ardhmja që ka mbijetuar në të kaluarën. Nga frika e shfrytëzimit,

ë udhëhequr nga teoria se demokracitë nuk shkojnë në luftë me njëra-tjetrën, shumë analistë perëndimorë menduan se rënia e Murit të Berlinit në vitin 1989 do të shënonte fillimin e një periudhe të gjatë të paqes së qëndrueshme në botë. Sidoqoftë, pas përfundimit të Luftës së Ftohtë, luftërat e shumta etnike shpërthyen në shoqëritë multi-etnike

nënshtrimin ose margjinalizimit në të ardhmen, grupi që ndihet i kërcënuar zgjedh të kundërshtojë më shpejt sesa më vonë. Përballja në atë rast midis grupeve kundërshtarë arsyetohet logjikisht sepse grupet etnike ndihen të pasigurta për njëri-tjetrin. Karakteristikë e konfliktit etnik është se nga një divorc paqësor i grupeve si në ish-Çekosllovakia,

ai mund të rritet në një egërsi të paparë si në ish-RSFJ. Nuk ka dy raste identike të luftës etnike në botë dhe asnjë teori e vetme nuk mund të formulohet. Të gjitha janë një histori më vete dhe si të tilla duhen parë veç e veç. Shumë luftëra të brendshme, apo brenda shtetit nuk janë të natyrës etnike, por mund të jenë ideologjike dhe politike kur motivi është një luftë për pushtet dhe autoritet. Theksimi i përkatësisë etnike në atë rast është vetëm një metodë që liderët ideologjikë dhe politikë abuzojnë për të mobilizuar masat për të arritur qëllimet përfundimtare të fitimit ose mbajtjes së pushtetit. Disa luftëra etnike fillojnë si luftëra të brendshme, civile dhe më pas përshkallëzohen në luftëra ndërshtetërore me përfshirjen e vendeve fqinje ose fuqive të tjera të jashtme. Në atë rast, edhe nëse ekziston një dimension etnik, pasi të përhapet në një nga vendet fqinje, bëhet një luftë ndërshtetërore. Konflikti etnik nënkupton të gjitha format e veprimeve të vogla dhe të mëdha të dhunës midis grupeve të ndryshme etnike në të cilat etnia luan një rol kryesor. Si një kategori e veçantë e dhunës janë trazirat etnike ku megjithëse ka elemente të organizimit politik, ndryshe nga luftërat etnike që kërkojnë kohë për të marrë vrull, ato zakonisht janë spontane dhe lehtë mund të dalin jashtë kontrollit të liderëve etnikë. Duke vepruar kështu, viktimat zgjidhen në mënyrë selektive vetëm në bazë të përkatësisë, dhe dhuna tejkalon kufijtë normal të sjelljes, duke çuar në shkelje spontane të të drejtave të njeriut. Pikëpamja e realizmit është se kombet dhe grupet etnike në të gjithë botën janë të dënua të luftojnë mes tyre thjesht sepse janë të ndryshëm. Luftërat etnike janë për shkak të një mentaliteti fisnor dhe



janë produkt i rrëfimeve të vjetra dhe e ardhmja e njerëzve vuloset për mundësinë e bashkëjetesës së njerëzve, pasi bota gjithnjë e më shumë copëtohet në grupe të vogla. Supozimet kryesore që qëndrojnë në themel të luftërave etnike janë se identitetet etnike janë të lashta, antike dhe të pandryshueshme, i motivojnë njerëzit të vrasin njëri-tjetrin dhe ndryshimet etnike çojnë në mënyrë të pashmangshme në dhunë midis grupeve. Idealistët besojnë se të tre supozimet janë të gabuara, dhe se diversiteti në vetvete nuk është shkak i luftërave etnike, por lufta për pushtet, autoritet, toka dhe burime të tjera. Etniciteti është produkt i politikës moderne. Megjithatë njerëzit gjithmonë kanë pasur identitetin, fenë, gjuhën dhe kulturën e tyre, ata kanë filluar të bëhen të vetëdijshëm për përkatësinë në një grup më të madh në krahasim me grupet e tjera, vetëm gjatë periudhës moderne të kolonizimit dhe ndërtimit të shteteve

moderne. Përveç kësaj, ka raste kur grupe të caktuara jetojnë për një kohë të gjatë në të njëjtin territor, ndajnë të njëjtën gjuhë, kulturë dhe fe të ngjashme, dhe megjithatë si rezultat i krijimit të shtetit modern

Luftërat etnike kanë një ndikim që shtrihet përtej kufijve shtetërorë në të cilët shpërthejnë dhe për këtë arsye janë një kërcënim i fshehtë i stabilitetit në rajon. Shumë luftëra etnike fillojnë si të brendshme, me mundësinë e përshkallëzimit në ndërshtetërore nëse përfshihen vendet fqinje ose forca të tjera të jashtme

ekziston një konfrontim për shkak të ndarjes së territorit, burimeve dhe fuqisë. Vetë nacionalizmi është një grup modern i ideve dhe nuk është i vjetër. Etniciteti shëndrrohet në nacionalizëm kur përfshihen aspiratat për të monopolizuar vendin, burimet dhe fuqinë. Kështu, mendimi etnik në jetën politike është një produkt i konfliktit modern mbi pushtetin dhe burimet dhe nuk është i antik dhe i lashtë.

Luftërat etnike shpesh janë një përplasje midis grupit dominues dhe pakicës. Kur grupet etnike nuk pajtohen, ekzistojnë tre skenarë të mundshëm: pajtimi paqësor, ndarja paqësore ose lufta. Grupet etnike të shumicës përpriqen të imponojnë nacionalizmin etnokulturor dhe të identifikojnë kombin me grupin e tyre, ndërsa grupet etnike të pakicave përpriqen për nacionalizëm multikulturor përmes të cilit ata do të ushtrojnë të drejtat e tyre si një grup dallues brenda kombit. Në rast lufte, motivi i të dy grupeve është gjithmonë i fortë: grupi i shumicës lufton për të ruajtur ose forcuar pozicionin e tij në vend, dhe pakica lufton për pjesëmarrje më të madhe në qeveri, vetëkontroll dhe status më të mirë në vend se ai i mëparshmi. Për shkak se këto konflikte duhet të jenë me intensitet të ulët, si shumë luftëra të tjera civile, ato mund të zgjasin shumë më gjatë sesa luftërat e zakonshme ndërshtetërore.

Luftërat etnike sipas qëllimit të palëve ndërluftuese mund të jenë shkëputëse, irredentiste dhe luftëra për ndarjen e pushtetit dhe burimeve në vend. Të tre qëllimet nuk duhet të jenë përfundimtare dhe zakonisht plotësojnë njëra-tjetrën. Derisa dy të parat janë një kërcënim për integritetin e shteteve dhe ndryshimin e kufijve ndërkombëtarë,



Luftërat për pushtet dhe burime bëhen për dominimin e grupeve brenda shtetit. Sidoqoftë, edhe lufta fillestare për pushtet dhe burime, pasi një grup etnik të vendoset në një territor të caktuar dhe të fitojë mundësinë për vetëvendosje të burimeve, mund të rritet në një kërkesë për vetëvendosje, autonomi më të gjerë dhe shkëputje. Prandaj, çdo mosmarrëveshje midis grupeve etnike është një kërcënim real për stabilitetin dhe qëndrueshmërinë e shtetit. Luftërat etnike kanë një ndikim që shtrihet përtej kufijve shtetërorë në të cilët shpërthejnë dhe për këtë arsye janë një kërcënim i fshehtë i stabilitetit në rajon. Shumë luftëra etnike fillojnë si të brendshme, me mundësinë e përshkallëzimit në ndërshtetërore nëse përfshihen vendet fqinje ose forca të tjera të jashtme. Luftërat etnike mund të parandalohen dhe zgjidhen, siç dëshmohet në praktikë nga përfshirja e bashkësisë ndërkombëtare në luftërat etnike në fund të shekullit të kaluar. Deri më tani, bashkësia ndërkombëtare ka reaguar në mënyrë selektive në shumë raste. Ekzistojnë kritika se kjo inerci është në të vërtetë përgjegjëse për shpërthimin e disa luftërave etnike. Për shkak se rruga drejt luftës ka fazat e saj, ajo zakonisht mund të parashikohet dhe pritët të shpërthejë. Problemi kryesor i ndërhyrjes së vonuar të bashkësisë ndërkombëtare është mungesa e mekanizmave ligjorë për ndërhyrjen e forcave të huaja, në mënyrë që ndërhyrja në disa luftëra etnike të pasojë pasi lufta të arrijë një shkallë të tillë që dëmi tashmë është i madh.



Problemi kryesor i ndërhyrjes së vonuar të bashkësisë ndërkombëtare është mungesa e mekanizmave ligjorë për ndërhyrjen e forcave të huaja, në mënyrë që ndërhyrja në disa luftëra etnike të pasojë pasi lufta të arrijë një shkallë të tillë që dëmi tashmë është i madh

Ekzistojnë kritika se kjo inerci është në të vërtetë përgjegjëse për shpërthimin e disa luftërave etnike. Për shkak se rruga drejt luftës ka fazat e saj, ajo zakonisht mund të parashikohet dhe pritët të shpërthejë. Problemi kryesor i ndërhyrjes së vonuar të bashkësisë ndërkombëtare është mungesa e mekanizmave ligjorë për ndërhyrjen e forcave të huaja, në mënyrë që ndërhyrja në disa luftëra etnike të pasojë pasi lufta të arrijë një shkallë të tillë ku dëmi tashmë është i madh. Disa katastrofa humanitare kanë ndodhur sepse bashkësia ndërkombëtare ka pritët deri në minutën e fundit që shtetet të shterojnë të gjitha metodat, gjë e cila është e gabuar sepse nëse dëmi është shumë i madh dhe marrëdhënia midis grupeve etnike përkeqësohet shumë, kjo vetëm do të komplikojë integrimin post konfliktit, pajtimin dhe ndërtimin e paqes. Prandaj, shkelja e sovranitetit të shtetit konsiderohet e justifikuar dhe legjitime nëse ekziston një shkelje serioze e të drejtave të njeriut ose lufta tenton të ndikojë në marrëdhëniet midis mjedisit dhe paqes rajonale. Nëse shtetet nuk mund të arrijnë një zgjidhje paqësore më vete, ndërhyrja si metodë e mbrojtjes së të drejtave të njeriut konsiderohet e justifikuar etikisht dhe bashkësia ndërkombëtare ka një detyrim ta bëjë këtë.

Gjorgji Veljovski





Siguria urbane

Urbanizimi, migracioni dhe zhvillimi ekonomik

Urbanizimi i hapësirës është po aq i vjetër sa vetë njerëzimi. Gjatë zhvillimit të tij, njeriu filloi të urbanizonte hapësirën dhe të përdorte përfitimet që ai ofron. Me urbanizimin, migrimi nga zonat rurale në zonat urbane gjithashtu shfaqet vazhdimisht. Vetë urbanizimi dhe migrimi janë të ndërlidhura dhe kushtëzohen nga zhvillimi i qyteteve që është edhe nxitësi kryesor i zhvillimit të përgjithshëm politik, demokratik, ekonomik, teknologjik, social, arsimor, kulturor dhe zhvillime të tjera të vendit. Në të kaluarën, qytetet u zgjeruan brenda kufijve të caktuar, zakonisht horizontalisht. Sidoqoftë, me zhvillimin e ndërtimit dhe materialeve të ndërtimit, qytetet fillojnë të "ngrihen" vertikalisht duke rritur numrin e kateve të ndërtesave. Në këtë mënyrë, zgjerimi

Siguria urbane është e lidhur ngushtë me migrimin e popullsisë që ndodh brenda një vendi të quajtur migrimi i brendshëm, përkatësisht migrimi nga fshati në qytet. Migrimi jashtë është gjithashtu shumë i zakonshëm, kur njerëzit në kërkim të një jete më të mirë largohen nga vendi i tyre i lindjes dhe transferohen në një vend tjetër

i qyteteve në tokë të punueshme është i kufizuar, mjedisi dhe natyra mbrohen, por "hapësira e nevojshme e jetesës" e popullsisë zvogëlohet. Kjo sfidë është

veçanërisht e rëndësishme për qytetet në tokën evropiane që kanë evoluar gradualisht me kalimin e kohës. Gjatë zhvillimit të tyre ata kanë arritur kufijtë e tyre maksimalë të përhapjes dhe qëndrueshmërisë. Infrastruktura dhe arkitektura e tyre e trashëguar dhe e ruajtur shpesh mbrohet dhe deklarohet një trashëgimi kulturore dhe historike. Kjo do të thotë që të gjitha projektet e ndërtimit që do të ndryshonin atë arkitekturë janë të kufizuara. Kjo, nga ana tjetër, imponon sfidën e azhurnimit dhe nevojën për të imponuar një popullatë të re. Praktika ka treguar se "qytetet e vjetra" në tokën evropiane, dhe veçanërisht në Ballkan, kanë një sfidë serioze me fuqinë e tyre thithëse të një popullsie të re për shkak të hapësirës së kufizuar dhe arkitekturës dhe infrastrukturës së vjetër. Ne e dimë

Urbanizimi është një tranzicion i shpejtë i popullsisë nga zonat natyrore rurale në infrastrukturën urbane të ndërtuar artificialisht. Vetë mjedisi urban kërkon ndërtimin e infrastrukturës shoqëruese që do të mbështesë jetën në qytete



mirë se qytetet në Ballkan dhe në të gjithë Evropën janë qytete shumë të vjetra që nuk ishin krijuar për rritje të shpejtë të popullsisë. Infrastruktura e tyre është krijuar për një numër të caktuar të popullsisë në një zonë të caktuar. Vetë "rritja" e qyteteve me popullsi të re nxjerr në dritë sfida të reja në lidhje me urbanizimin, migracionin dhe sigurinë urbane. Sidoqoftë, mund të veçohen disa faza të zhvillimit të këtyre qyteteve, të cilat u nxitën nga migrimi dhe urbanizimi dhe ndiqen nga zbatimi i mekanizmave të sigurisë urbane. Në përgjithësi, këto qytete kanë përjetuar disa valë migrimi në historinë e kohëve të fundit që kanë ndikuar fuqimisht në sigurinë e tyre urbane por edhe në cilësinë e jetës së tyre. Vala e parë e urbanizimit lidhet me industrializimin e përshpejtuar në mes të shekullit të kaluar, kur shumë ndërtesa industriale u ndërtuan në afërsi të qyteteve të mëdha. Vetë industrializimi kërkonte që një popullsi e re të punonte në ato uzina industriale. Fluksi i popullsisë kërkoi nevojën për ndërtimin e ndërtesave të reja të banimit për strehim, rrugë të reja, infrastrukturë komunale dhe të tjera, rritje të nevojës për energji dhe burime etj. Kjo, në mënyrë të pashmangshme, shkaktoi zgjerimin e qyteteve nga jashtë, me dëmtimin më të madh të mjedisit natyror dhe biodiversitetit rreth vetë qyteteve. Vala tjetër serioze e zgjerimit dhe urbanizimit të qyteteve dhe rritja e popullsisë së tyre lidhet me globalizimin dhe shfaqjen e internetit. Kjo valë e zgjerimit urban zhvillohet "brenda", duke uzurpuar gjelbërimin e qytetit ose vertikalisht "lart", duke rritur numrin e kateve të ndërtesave ekzistuese për disa herë. Në këtë mënyrë, standardet e ndërtimit dhe të jetesës nuk respektohen, domethënë

nuk tregohet kujdes i mjaftueshëm për zgjerimin e infrastrukturës tjetër shoqëruese komunale, si dhe për gjelbërimin e nevojshëm për secilën ndërtesë. Kështu, urbanizimi mund të prishë seriozisht sigurinë e qytetarëve dhe hapësirën e nevojshme të jetesës. Ky problem është sfidues, veçanërisht në situata të katastrofave natyrore dhe fatkeqësive të tjera, ku ekziston rreziku që popullata të mos jetë në gjendje të strehohet në një vend të sigurt gjatë rrezikut.

Në përgjithësi, urbanizimi është një tranzicion i shpejtë i popullsisë nga zonat natyrore rurale në infrastrukturën urbane të ndërtuar artificialisht. Vetë mjedisi urban kërkon ndërtimin e një infrastrukture shoqëruese që do të mbështesë jetën në qytete. Kërkon një sasi më të madhe të ujit, energjisë, ushqimit, infrastrukturës rrugore, infrastrukturës komunale, shkakton ndotjen e ajrit, tokës, ujit dhe etj. Urbanizimi shkatërron gjithashtu gjelbërimin, i

cili nga ana e tij zëvendësohet me beton dhe ndërtesa të tjera, duke rezultuar në rritje mikroskopike dhe mesomase të temperaturave në zonat urbane krahasuar me zonat rurale. Ndryshime të tilla rezultojnë në pasoja të mundshme negative për komunitetet lokale dhe globale në lidhje me qëndrueshmërinë dhe jetesën tradicionale. Pyetja kryesore që shtrohet është se si të ekuilibrohet dhe mbështetet rritja e komuniteteve urbane, pa prishur ekuilibrin natyror ekzistues në një mënyrë të qëndrueshme. Kjo është e nevojshme për t'u ekuilibruar ndërvarësia e infrastrukturës së përdorur për të mbështetur rritjen e rajoneve urbane dhe pasojat e saj mjedisore, sociale dhe ekonomike në mjedisin e qyteteve të mëdha. ëto sfida me urbanizimin janë më të theksuara në vendet në zhvillim ku brendësia e vendit është e shpërndarë në kurriz të përhapjes urbane. Shembulli më i mirë i kësaj është urbanizimi i përshpejtuar i Kinës,



ku hapësira urbanizohet intensivisht dhe masa të mëdha njerëzish migrojnë nga zonat rurale në zonat e reja urbane. Vetëm urbanizimi ka përparësitë dhe mbështetësit e tij, por edhe sfidat dhe kundërshtarët e tij. Rezistenca dhe përbuzja për urbanizimin vjen nga popullata që nuk dëshiron të heqë dorë nga mënyra e saj tradicionale e jetës. Disa nga avantazhet dhe sfidat e urbanizimit dhe migrimit në lidhje me sigurinë urbane të qyteteve do të shtjellohen më poshtë në tekst. Qytetet e mëdha mbajnë përparësinë e dinamizmit të përqendruar të zhvillimit ekonomik, qasjes së parashikueshme në shërbime dhe mundësive për zhvillimin e një shoqërie demokratike. Ata janë nxitës të fuqisë ekonomike, politike, kulturore, arsimore, teknologjike, politike, financiare etj, por gjithashtu sigurojnë qasje më të

Zhvillimi ekonomik dhe urbanizimi i qyteteve të mëdha prodhojnë gjithashtu një numër sfidash në lidhje me sigurinë urbane, ekologjinë dhe mjedisin, siç janë cilësia e dobët e strehimit, krimi, ndotja dhe bllokimi i trafikut

shpejtë në shërbimet e nevojshme dhe një cilësi më të mirë të jetës për popullatën. Cilësia e jetës së ofruar nga zonat urbane është një nxitje shtesë për të intensifikuar migrimin nga zonat e vogla në ato të mëdha urbane. Shpejtësia e zhvillimit ekonomik dhe urbanizimit ndryshon nga vendi në vend dhe nga rajoni në rajon, dhe gjithashtu varet nga madhësia e vendit. Zhvillimi

ekonomik dhe urbanizimi i qyteteve të mëdha prodhojnë gjithashtu një numër sfidash që lidhen me sigurinë urbane, ekologjinë dhe mjedisin, siç janë cilësia e dobët e strehimit, krimi, ndotja dhe bllokimi i trafikut. Banka Botërore thekson se nuk ka asnjë vend që zhvillohet pa industrializim dhe modernizim, veçanërisht në qytetet e mëdha. Qytetet e mëdha kanë fuqinë të përtërijnë, krijojnë pasuri, përmirësojnë cilësinë e jetës dhe strehojnë një numër të madh njerëzish në një hapësirë të vogël, por në të njëjtën kohë përdorin më shumë burime për kokë banori se sa në zonat rurale.

Urbanizimi i qyteteve të mëdha ndikon në zhvillimin ekonomik të vendit në shumë mënyra. Së pari, qytetet luajnë një rol të rëndësishëm në strukturën e ekonomisë dhe shoqërisë në vendet e zhvilluara dhe në zhvillim, duke u mundësuar njerëzve që të gëzojnë përfitimet e arsimit përmes zhvillimit të teknologjive të reja, punësimin përmes krijimit të vendeve të reja të punës dhe një mbrojtje dhe kujdes më të mirë shëndetësore. Përqendrimi i njerëzve në një hapësirë kaq të vogël e bën urbanizimin një faktor shumë të rëndësishëm të biznesit dhe ndikon fuqimisht në uljen e kostove të prodhimit për një produkt dhe shërbime të caktuara. Përqendrimi i popullsisë në zonat urbane siguron qasje më të lehtë në financa, në promovimin e ideve të biznesit dhe ofron një nivel më të lartë të shërbimeve dhe tregut për fillimin e një biznesi. Kjo, nga ana tjetër, kërkon aftësinë për të tërhequr punëtorë në sektorin e prodhimit, caktimin e vendeve të përshtatshme të punës për punëtorët, si dhe mundësi për të zhvilluar aftësitë dhe shkathtësitë e tyre. Në këtë mënyrë, urbanizimi inkurajon migrimin e njerëzve shumë të kualifikuar dhe të talentuar në qytete të mëdha, jo vetëm nga zonat rurale, por edhe nga vendet tjera. Migrimi përmirëson ndjeshëm transferimin e informacionit, teknologjisë dhe financave në zonat ku janë vendosur migrantët. Siguria urbane është e lidhur ngushtë me migrimin e popullsisë që ndodh brenda një vendi të quajtur migrim i brendshëm, pra migrimi nga zonat rurale në ato urbane. Migrimi jashtë vendit është gjithashtu shumë i zakonshëm, kur njerëzit që kërkojnë një jetë më të mirë largohen nga vendi i tyre i lindjes dhe transferohen në një vend tjetër. Ky proces është veçanërisht i theksuar në Ballkanin Perëndimor, ku



migrantët më të mëdhenj janë popullata e re me arsim të lartë dhe aftësi të kufizuara. Ky proces i migrimit masiv ka marrë hov në dekadat e fundit dhe ka kontribuar në ndikimin e intensifikuar të mediave sociale, internetit dhe globalizimit nga njëra anë, por edhe situatës së paqëndrueshme politike dhe ekonomike në vendet e origjinës nga ana tjetër.

Bartësit më të mëdhenj të këtij migrimi të përshpejtuar janë të rinjtë, veçanërisht ata që marrin arsimimin e tyre në institucionet arsimore të qytetit. Universitetet prestigjioze, të cilat ofrojnë mundësi dhe prestigj edhe më të mirë dhe më të prosperuar, zakonisht janë të përqendruara në qytete të mëdha. Në përgjithësi, popullata e re vazhdimisht lëviz brenda procesit të tyre arsimor, jetësor dhe të punës. Fluksi i popullsisë së re në qytete kërkon urbanizim të ri të hapësirës, infrastrukturë të re, një vend ku do të jetojë kjo popullsi, shërbime të reja, ngjarje të reja kulturore, aktivitete sportive dhe të ngjashme. Urbanizimi është një proces transformues që është sinonim i modernizimit dhe zhvillimit. Në shumicën e rasteve, vendet janë të urbanizuara, ato bëhen më të përparuara, më të zhvilluara dhe më të prosperuara. Gjatë viteve të 50'-ta, rreth 30% e popullsisë së botës jetonte në zona urbane. Vlerësohet se deri në vitin 2030, rreth 60% e popullsisë së botës do të jetojë në qytete. Vlerësohet se migrimi i popullsisë në qytete në vendet në zhvillim do të zhvillohet me një normë mesatare vjetore prej 2.4% krahasuar me 1.2% në vendet e zhvilluara. Kjo do të thotë që deri në fund të vitit 2030, rreth 5 miliardë njerëz të popullsisë së botës do të jetojnë në qytete të mëdha. (Golden,2004, According to the World Bank, 2015, the expected number of people living in cities will rise to six billion by 2045, an increase of two billion urban inhabitants. With over 80 percent of global GDP will be generated in cities, urbanization will contribute to the sustainable growth if the increasing productivity will be well managed, thus enabling innovation and implementation of new ideas, Nguyen and Nguyen, 2018:316). Vlerësohet se popullsia në qytete do të rritet me një ritëm më të shpejtë se sa popullsia e përgjithshme e vendeve dhe ato do të mbeten më të urbanizuara se në vendet në zhvillim. Do të paraqesë një sfidë serioze për 40% të mbetur të popullsisë së botës për të siguruar ushqim, ujë



Vlerësohet se deri në vitin 2030, rreth 60% e popullsisë së botës do të jetojë në qytete. Vlerësohet se migrimi i popullsisë në qytete në vendet në zhvillim do të zhvillohet me një normë mesatare vjetore prej 2.4% krahasuar me 1.2% në vendet e zhvilluara. Kjo do të thotë që deri në fund të vitit 2030, rreth 5 miliardë njerëz të popullsisë së botës do të jetojnë në qytete të mëdha

dhe energji të mjaftueshme për të gjithë. Zonat urbane mbulojnë vetëm 2% të sipërfaqes së Tokës, por përdorin një sasi shumë të madhe burimesh. Fluksi i popullsisë së re në qytete shkakton një rritje të vazhdueshme të cilësisë së jetës. Cilësia e jetës varet në përpjesëtim të drejtë me rritjen e popullsisë së vendit urban. Gjegjësisht, nëse popullsia e një vendi urban rritet me 20%, atëherë cilësia e jetës në atë vend urban rritet me të njëjtën sasi. Kjo do të thotë që në atë vend urban numri i objekteve kulturore, qendrave tregtare, objekteve të prodhimit, shërbimeve, objekteve arsimore dhe infrastrukturës dhe shërbimeve të tjera u rrit me 20%.

Dr. Igor Gjoreski





United Nations Disengagement Observer Force (UNDOF)

Misioni në Rrafshnaltën e Golanit (1974 - ?) (pjesa e I)

Lartësia e Golanit shtrihet në kufirin midis Sirisë, Izraelit, Jordanisë dhe Libanit dhe ka qenë nën okupimin izraelit që nga lufta e vitit 1967. Zona e kësaj pllaje është rreth 1800 kilometra katrorë, dhe rëndësia e saj strategjike është tejet e madhe si për Sirinë ashtu edhe për Izraelin. Misioni paqeruajtës UNTSO ka qenë aktiv në këtë rajon që nga viti 1948, derisa u bashkua me misionin UNDOF pas luftës së vitit 1973. Në luftën arabo-izraelite të vitit 1967, kufiri izraelito-sirian ishte i qetë për 2-3 ditët e para. Kjo i përshtatej plotësisht Izraelit, i cili përqendrohej në Egjipt. Kufiri izraelito-sirian u aktivizua më vonë, pasi Izraeli stabilizoi situatën në dy frontet tjera. Më 8 qershor, izraelitët filluan një sulm masiv ndaj pozicioneve siriane në Rrafshnaltën e Golanit, duke thyer mbrojtjen siriane në tre anët dhe duke krijuar kushtet për një depërtim në

Pushtimi arab i Izraelit në tetor të vitit 1973 pati një sukses fillestar, por pas kundërsulmit izraelit, vendet arabe u mundën. Misioni UNDOF u krijua në maj të vitit 1974 me detyrën e ndarjes së ushtrive izraelite dhe siriane në Lartësitë e Golanit

brendësi të Sirisë. Të nesërmen, ushtria izraelite pushtoi qytetin Kuneitru duke zbarkuar me helikopter në lindje të liqenit Tiberias dhe duke pushtuar Bontonin, ata pushtuan pothuajse të gjithë Rrafshnaltën e Golanit. Në shkurt të vitit 1970, Hafëz al-Asad erdhi në pushtet për një grushtshteti në Siri. Një ndryshim të

qeverisë gjithashtu pati edhe në Egjipt, përkatësisht pas vdekjes së mbretit Naser, kur nënkryetari i mëparshëm Anwar al Sadat erdhi në pushtet. Me mbështetjen materiale të Bashkimit Sovjetik dhe mbështetjen financiare nga Arabia Saudite dhe Kuvajti, Egjipti dhe Siria rimëkëmbën forcat e tyre ushtarake që vuajtën në luftën gjashtë ditore në vitin 1967, domethënë gjatë të ashtuquajturës "luftë e rraskapitjes" nga viti 1969 deri në 1970. Në verën e vitit 1972, Sadat u kërkoi këshilltarëve ushtarakë sovjetik të largohen nga Egjipti, duke lënë më shumë hapësirë për manovrim. Në tetor të atij viti, ai kërkoi nga Shtabi i Përgjithshëm i Ushtrisë Egjiptiane që të krijonte një plan për një sulm të kufizuar ndaj Izraelit. Përpjekja e ministrit egjiptian të mbrojtjes Sadeqa për të parandaluar një luftë me arsyetimin se Egjipti nuk është ende i aftë të kundërshtojë ushtarakisht

Izraelin ka rezultuar me largimin e tij. Në ndërkohë në Izrael, në mars të vitit 1969, Golda Meir pa kompromis erdhi në pushtet. Por pas luftës së vitit 1973, Meir dhe qeveria e tij u detyruan të japin dorëheqjen, pas së cilës i ashtuquajtur Komisioni Agrant i Parlamentit Izraelit vuri re një sërë parregullsish në përgatitjet për mbrojtjen e vendit. Deri në pranverën e vitit 1973, Shtabi i Përgjithshëm i Egjiptit dhe Sirisë kishte hartuar një plan për të sulmuar Izraelin, të quajtur BADR. Në mënyrë që të ngatërrojë inteligjencën izraelite, Egjipti ka përdorur një stërvitje ushtarake të paralajmëruar vjetore për të ngritur ushtrinë e saj në rajonin e Kanalit të Suezit. Udhëheqja izraelite vlerësoi se nuk do të kishte luftë, pavarësisht lëvizjeve të regjistruara të ushtrive egjiptiane dhe siriane në verën e vitit 1973 dhe një numër indikacionesh të tjera. Kjo ishte për shkak të inteligjencës false dhe të keqinterpretuar që thoshte se nuk bëhej fjalë për luftë, veçanërisht jo gjatë muajit të Ramazanit, dhe se një sulm i mundshëm me siguri do të zbrapset me sukses në fazën fillestare.

Sulmi i ushtrive arabe ndaj Izraelit filloi në pasditen e 6 tetorit 1973. Lufta filloi në festën më të madhe hebreje Yom Kippur, e cila është arsyeja pse ajo mori emrin Lufta e Jom Kippurit. Njihet në botën islamike si Lufta e Ramazanit, ndërsa në mediat perëndimore zakonisht quhet lufta e katërt izraelo-arabe. Sulmi filloi në një kohë të pazakontë të ditës, pasi planifikuesit ushtarakë arabë menduan se Izraeli nuk do të ishte në gjendje të fillonte një kundërsulm serioz me aeroplanët e tij të luftës pasi të errësohej.

Të dy ushtritë arabe, të ndihmuara nga njësi më të vogla nga Maroku, Tunizia dhe Sudani, kalojnë me sukses Kanalin e Suezit. Në veri, ushtria siriane, e përforcuar nga një divizion irakian dhe dy brigada nga Arabia Saudite, sulmuan Rrafshnaltën e Golanit dhe pothuajse arritën vijën e demarkacionit të para luftës së vitit 1967. Pavarësisht epërsisë së tyre numerike dhe teknike, sirianët nuk arritën të likuidojnë xhepat izraelitë të rezistencës dhe të vendosin të gjithë Rrafshnaltën nën kontrollin e tyre, gjë që më vonë do të provojë të jetë shumë katastrofike për njësitë siriane. Përveç luftimeve tokësore, një betejë e vogël detare u zhvillua më 7 tetor midis anijeve izraelite dhe atyre siriane afër vendit të quajtur Latike, në të cilin anijet siriane pësuan humbje. Nisma diplomatike e SHBA-së, e



cila u pasqyrua në komunikimin intensiv midis Sadatit dhe Sekretarit Shtetëror të SHBA Kissingerit, ishte gjithashtu e një rëndësie të madhe për operacionin. Ngjarjet në fushëbetejë, përveç pavendosmërisë egjiptiane, u përcaktuan edhe nga koordinimi i dobët midis shtabit suprem sirian dhe egjiptian, i cili i dha ushtrisë izraelite hapësirë të mjaftueshme për konsolidim. Dyzet e tetë orë pas fillimit të luftimeve, gjysma e forcave izraelite u mobilizuan dhe për pesë ditë u krye një mobilizim i plotë, i cili krijoi kushte për fillimin e një kundërsulmi. Shtabi i Përgjithshëm i Izraelit ishte i vetëdijshëm se forcat e kufizuara ushtarake nuk lejuan operacione sulmuese kundër Egjiptit dhe Sirisë, kështu që vendosi të përqendrohej së pari tek kundërshtari më pak i rrezikshëm, do të thotë te Siria. Ofensiva izraelite kundër Sirisë u ndihmuar nga qetësia egjiptiane në fushëbetejën e Sinait, e cila i lejoi Izraelit një përqendrim të qetë ushtarak

në Rrafshnaltën e Golanit. Në luftimet e ashpra deri në 14 tetor, njësitë izraelite rigjetën kontrollin e zonave të humbura një ditë më parë. Ata kaluan kufirin sirian dhe depërtuan dhjetë kilometra thellë në territorin e tyre.

Pas fitores në fushëbetejën veriore, komanda ushtarake izraelite rigrupoi forcat e saj, duke i transferuar në fushëbetejën jugore të Sinait ku egjiptianët u pësuan disfatë të rëndë. Sekretari amerikan i shtetit Kissinger, i cili përgjatë krizës ka pasur rol vendimtar në kryesimin e diplomacies ditore, ka ushtruar presion ndaj Izraelit në mënyrë që ky i fundit t'i kursejë pjesëtarët e okupuar të ushtrisë egjiptiane nga shkatërrimi dhe asgjësimi i plotë. Ky aktivitet diplomatik i Kissingerit më vonë ka sjellur deri tek afrimi i Izraelit me Egjiptin, gjegjësisht deri te nënshkrimi i Marrëveshjes së Kempdejidit. (Vazhdon në numrin vijues)

Mr. Simeon Mitrev

Vizitë Qendrës për Trajnim Ujor

Ministrja e Mbrojtjes Radmilla Shekerinska vizitoi pjesëtarët e Armatës pranë Qendrës për Trajnim Ujor në Ohër. Ajo në fjalën e saj theksoi se, anëtarësimi në NATO dhe buxheti më i lartë japin më shumë mundësi që më tepër të investohet në të gjitha njësitet dhe në disa pjesë specifike të Armatës. “Dëshmuam për tre vjet me rradhë se buxheti i mbrojtjes mund të rritet, ndërsa kjo do të thotë se mund të sigurojmë edhe ksuhte më të mira, si dhe metoda më të mira për punë”,

theksoi ministrja Shekerinska. Me rritjen e buxhetit dhe me rritjen e të ardhurave, rritet edhe interesi për të qenë pjesë e Armatës. Ministrja informoi se në shpalljen e fundit për ushtarë profesional për 70 vende, janë paraqitur 700 kandidatë, gjë që mundëson të zgjidhen më të mirët dhe më cilësorët. Në Qendrën për Trajnim Ujor, ministrja u ndal edhe te furnizimi i pajisjes bazë për pjesëtarët e Armatës, uniformat dhe çizmet, për të cilat tha se, qëllimi është të realizohen prokurime të rregullta dhe ripërtirje

e këtyre pajisjeve bazike. Ajo shtoi se për momentin rikonstruohen tre objekte dhe se rikonstruime të këtyra do të vazhdojnë, duke pasur parasysh se Armata posedon objekte të cilat janë të vjetra 50 apo 60 vjet. Ministrja Shekerinska pjesëtarëve të Armatës u shprehu falenderime për pjesëmarrjen në kuadër të aktiviteteve që kishin të bëjnë me gjendjen e jashtëzakonshme dhe i porosi se si ushtarë dhe oficerë të NATO-s, prej tyre pritet shumë, por edhe me të drejtë ata do të fitojnë gjera edhe më të shumta dhe më të mëdha.





Anija lundruese VICTA, klasë për transportin e diversantëve-zhytësve

Në shtator të vitit 2019, kompania "SubSea Craft" nga Mbretëria e Bashkuar, për herë të parë prezantoi para publikut anijen lundruese të klasës VICTA për transportimin e diversantëve-zhytës, e cila është menduar ekskluzivisht për organizatat e mbrojtjes dhe të sigurisë. Gjatë dizajnit të anijes VICTA, u tregua kujdes për të poseduar stelit-karakteristika, shpejtësi të lartë lundrimi, manovrim të madh në lundrim sipërfaqësor dhe nënujor, autonomi të madhe të lundrimit dhe mundësi universale si një anije infiltrimi, gjegjësisht transport i diversantëve. Gjithashtu, dimensionet dhe pesha e anijes janë krijuar për të përmbushur standardin ISO të kontejnerëve të transportit, për transport të lehtë dhe diskret të anijes, aftësinë për tu transportuar nga aeroplani transportues "C-130" dhe për t'u transportuar nga jashtë me helikopterin transportues të rëndë "CH-47 Chinook". Projektimi i anijes VICTA u realizua me ndihmën e kompanisë "UK Navel Architects BAR Technologies", dhe për prodhimin e saj u përdoren materialet më moderne të përbëra që kanë ngurtësi të lartë dhe aftësi për t'i bërë ballë presioneve të larta dhe ngarkesave të strukturës gjatë lundrimit sipërfaqësor dhe nënujor. Sistemi i sonarit të lundrueses "Vigilant FLS" është planifikuar të instalohet në trupin e anijes, i cili ka mundësinë e mënyrës së funksionimit të kërkimit 2D dhe 3D dhe një prezantim vizual me një fushë ekrani 90°, i cili do të paraqitet në të dy ekranet nga paneli i kontrollit në kabinë. Në modalitetin 2D hidrolokatori ka një distancë prej 1.5 km, ndërsa në 3D ka një distancë prej 600 m. Në pjesën e përparme varka ka një hapësirë transporti për akomodimin e pajisjeve të nevojshme, dhe në pjesën e sipërme të saj ka një hapje të integruar të hyrjes. Kabina e transportit ka 4 rreshta, secila me 2 vende për akomodimin e ekuipazhit dhe diversantëve - zhytës. Hyrja brenda kabinës së pasagjerëve kryhet përmes gjithsej 4 dyerve të ndërtuara në 2 në anët e anijes. Sidoqoftë, për ta bërë më të lehtë largimin nga barka kur ajo është nën ujë, ka një hapje në çati mbi secilin nga diversantët-zhytës dhe ka një hapje më të madhe një copëshe për ekuipazhin. Sediljet janë një produkt i kompanisë "Ullman Dynamics" dhe janë konstruktuar në mënyrë anatomike me një sistem të përparuar të amortizimit të ndërtuar, në mënyrë që të sigurojë lundrim të rehatshëm me shpejtësi të lartë të lundrimit sipërfaqësor. Sediljet janë montuar

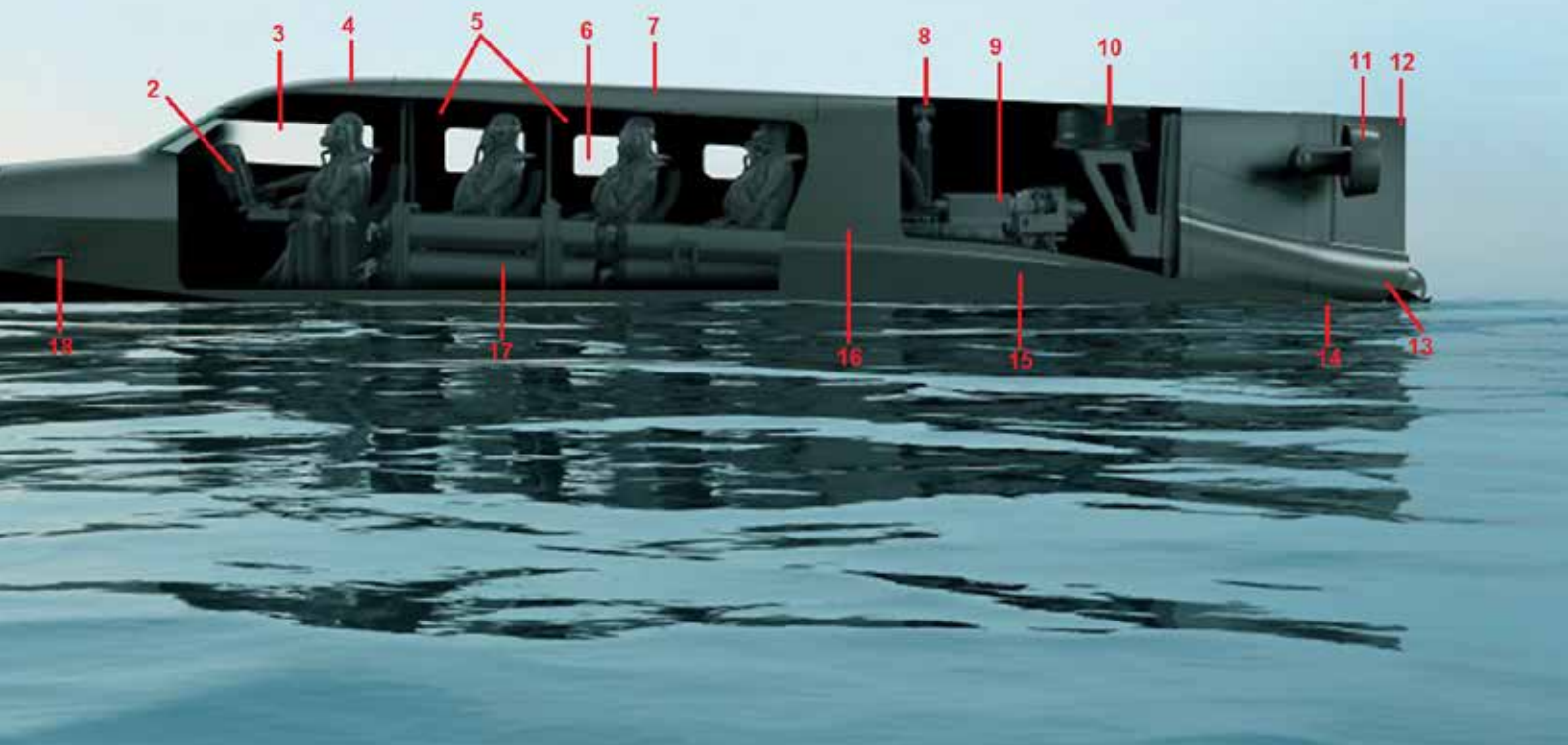
në shina, në mënyrë që të mundësohet rikonfigurimi i shpejtë dhe i thjeshtë i brendshëm sipas nevojave të misionit. Për nevojat e ekuipazhit me dy anëtarë, paneli i kontrollit nga uji përfshin kontrollet e drejtimit të dyfishtë dhe 2 ekrane me ngjyra shumëdedikuese që shfaqin performancën vitale, diagnostikimin dhe informacionin mbi statusin e ekuipazhit, ndërsa lundrimi i anijes realizohet përmes një sistemi modern elektrik shumëfunksional, i cili përdoret zakonisht në aeroplanë, do të thotë Fly-By-Wire, të zhvilluar dhe prodhuar nga "BAR Technologies". Brenda, kabina gjithashtu ka një sistem të cilindrave të gjendjes nënujore, e cila praktikisht lejon 4 orë lundrim për ekuipazhin dhe diversantët-zhytës (me reserve deri në 20%), kur anija lundruese VICTA është nën vela nënujore. Falë numrit të madh të dritareve nga brendësia është mundësuar pamje e shkëlqyeshme.

Në pjesën e prapme si makina kryesore në anijen VICTA, është vendosur një motor dizel "Seatek 725 Plus", me një fuqi prej 533 kW (në kombinim me transmetimin ZF 220), i cili drejton motorin me ujë "Rolls-Royce Kamewa FF37". Për lundrim nën ujë, përdoren dy helikë të drejtuar në mënyrë elektronike me një fuqi prej 20 kW, dhe për kontroll të saktë nënujor (nivelizim dhe manovrim të lundrimit nënujor) me shpejtësi të ulët, përdoren 4 helikë të montuar vertikalisht të modelit të Kopenhagës (një i instaluar në avionikën e përparme dhe të prapme). Gjatë lundrimit nën ujë, në mënyrë që helikat me forcë elektrike dhe pajisjet elektronike në anije të funksionojnë në mënyrë efikase dhe të sigurt, bateritë Li-jon me një fuqi prej 140 kW dhe sistemet e kontrollit elektronik janë instaluar në një strehë speciale shumë të qëndrueshme të titanit. Bateritë e fuqishme Li-jon lejojnë 4 orë lundrim nënujor dhe 25 autonomi të miljes detare. Kalimi i VICTA nga lundrimi sipërfaqësor në nënujor realizohet për 2 minuta, dhe e gjithë kabina është e mbushur me ujë. Pastaj, nevojiten edhe 2 minuta të tjera për të arritur një thellësi maksimale lundrimi prej 30 m. Pajisjet e anijes duhet të jenë të pajisura me një periskop elektro optik, radar, sistem modern të lundrimit satelitor, sistem modern të komunikimit të të dhënave dixhitale moderne, etj. Sidoqoftë, nuk është njoftuar nëse anija do të ketë mundësinë e mbrojtjes nga detektimi nga ana e armikut, gjegjësisht a do të ketë një sistem për kurthe ose do të posedojë armë mbrojtëse.

Ivica Dameski



1. Pjesa ngarkuese me hapje në pjesën e sipërme
2. Pulti komandues rezistues ndaj ujit me 2 displejë shumëdedikues me ngjyra dhe me dopio komanda të menaxhimit
3. Njësia menaxhuese për pilotin-udhëheqës dhe naviguesin
4. Hapja e kulmit
5. Dy dyer anësore nga secila anë në hapësirën transportuese për diversantët-zhytësit
6. Hapësira transportuese për diversantët-zhytësit
7. Hapësirat te kulmi i hapësirës së transportit për diversantët-zhytësit



8. Periskopi elektronik optik
9. Motori kryesor, dizel motori „Seatek 725 Plus“, me fuqi prej 533 kW
10. Radari
11. Propelerët kryesorë të cilët punojnë me rrymë, që i dedikohen lundrimit nënujor
12. Hidroplaneti vertikal
13. Waterjet-motori „Rolls-Royce Kamewa FF37“
14. Hidroplaneti horizontal
15. Rezervarët e karburantit
16. Materiale speciale kompozite
17. Bocat për frymëmarrjen e ekuipazhit dhe diversantëve-zhytës
18. Hidroplaneti e përparme menaxhuese, të pajisura me propelerët ndihmës

KARAKTERISTIKAT TAKTIKO-TEKNIKA TË LUNDRUESËS VICTA

EKUIPAZHI	2 anëtarë + 6 zhytës
GJATËSIA	11.95 m
GJERËSIA	2.3 m
LARTËSIA	2 m
NIVELI I FUNDOSJES GJATË LUNDRIMIT SIPËRFAQËSOR	60 sm (co 2 anëtarë 64 sm)
PESHA	6.919 ton
PESHA MAKSIMALE	9.315 ton
MOTORI KRYESOR	një dizel motor Seatek 725 Plus, me fuqi prej 533 kW, me transmision ZF 220
WATERJET-MOTORI	Rolls-Royce Kamewa FF37
REZERVARËT E KARBURANTIT	900 litra (2 x 450 litra)
AUTONOMIA GJATË LUNDRIMIT SIPËRFAQËSOR	250 milje nautike
AUTONOMIA GJATË LUNDRIMIT ME MOTOR ELEKTRIK	25 milje nautike
SHPEJTËSIA MAKSIMALE GJATË LUNDRIMIT SIPËRFAQËSOR	nga 30 deri në 40 jazle (varësisht nga kushtet e terrenit)
SHPEJTËSIA MAKSIMALE NËNUJORE	8 jazle
SHPEJTËSIA NËNUJORE KRYQËZUESE	6 jazle
THELLËSIA E LUNDRIMIT	30 m
BATERI PËR LUNDRIM NËNUJOR	„Li-ion“, me fuqi prej 140 kWh
PROPELERË KRYESORË	Dy me nga 20kW
PROPELERË TË HIDROPLANËVE	2x3.5 kW 2x2 kW
TRANZICIONI NGA LUNDRIMI SIPËRFAQËSOR NË ATË NËNUJOR	2 minuta



Helikopteri „Bell 412“

Zhvillimi i helikopterit “Bell 412” ka filluar në vitet e vonshme të '70-ta, me atë që dy lloje të “Bell 212” kanë qenë të modifikuar në prototype të 412. I pari nga dy prototipët ka fluturuar në gusht të vitit 1979. Lloji parësor („Agusta Bell AB 412“) është certifikuar në janar të vitit 1981, ndërsa prokurimet kanë filluar gjatë të njejtij muaj. Gjatë prodhimit shumëvjeçar, janë prodhuar mbi 869 lloje të “Bell 412” (duke përfshirë këtu edhe 260 llojet e prodhuara nga AgustaWestland). Disa lloje ushtarake, civile dhe shumëdedikuese të helikopterit janë në funksion, duke përfshirë edhe atë për mbrojtje kundër zjarrit, helikopterët tjerë në shërbim të emergjencave, në kuadër të policisë, për kërkim dhe shpëtim, helikopterë për rojen bregdetare, si ambulance ajrore, si dhe për mbikqyrje në ajër. Ndaj helikopterit “Bell 412” bëhen riparime të vazhdueshme, që nga modernizimi dhe analizat në pjesën e konstruksionit, deri te avionika, motorët dhe te të gjitha komponentat dinamike të fluturakes. Lloji 412 ka qenë i modifikuar në mënyrë plotësuese edhe në lloje të tjera më të avancuara. Lloji “412 SP” (Special

Performance) ka pasur kapacitet më të madh të karburantit, peshë më të madhe gjatë fluturimit me modifikime të caktuara tek sediljet. Në vitin 1991, lloji “412EP” (Enhanced Performances) me një lidhje të avancuar e ka zëvendësuar këtë lloj. Edhe lloji më i ri 412EP (Enhanced Performances), lloji i pajisur me sistem të dyfishtë automatik për kontroll të fluturimit dhe me IFR mundësi (sistem për ftohje në kushte instrumentale). Njëri ndër llojet

më të ri është prezantuar në vitin 2013, e ai është lloji 412EPI i cili përfshinë kontroll elektronik dhe digjital të motorit, ekzekutim më të mirë të fluturimit, si dhe sistem të modernizuar për paraqitjen e elementeve të sistemeve (Glass Cockpit Display System) i ngjajshëm me llojin “Bell 420”. Parimisht, llojet e lartëpërmendura në Kinë gjatë vitit 2015 kanë qenë të pajisur me sistem kundër zjarrit, me ngritëse, kargo mbajtëse,



dritë për ndjekje, pajisje për emergjencë mjekësore, duke përfshirë këtu dhe pajisje dhe sisteme për mbrojtjen e pyjeve, pajisje të shpëtimit në raste emergjente dhe realizim të misioneve për zbatimin e ligjit. Është interesante se trendet bashkëkohore kërkojnë lloje të helikopterëve për nevojat e turizmit si dhe për charter fluturime për VIP ose biznes nevoja. Nga ana tjetër, forca të caktuara ajrore e largojnë prej përdorimit këtë lloj helikopterësh. Në këtë mënyrë, që nga 1 janari 2015, ministria holandeze e mbrojtjes u përpoq t'i lëshonte përdorimit helikopterët për ndjekje dhe kërkim shpëtim, për shkak të vënies në përdorim të helikopterit të ri për nevojat e forcave detare, NHIndustries NH90.

Helikopteri me të madhe gjen përdorim në kuadër të njërive policore. Shërben për realizimin e misioneve të ndryshme të cilat janë nga kërkim shpëtimi në tokë dhe në ujë, deri në zbulimin e rezatimit në përpjekje të mbrojtjes së popullatës nga kërcënimet nga armatimi bërthamor, si dhe grumbullimi i informacioneve të intelegjencës, misioneve anti terroriste, si dhe misioneve të tjera për zbatimin e ligjit, me qëllim të mbrojtjes së qytetarëve në vendet e banuara më të mëdha.

Llojet e helikopterit

Disa lloje janë prodhuar disa herë. Paleta është e gjerë dhe e llojllojshme, ndërsa një pjesë e saj ka të bëjë me llojet vijuese:: „Bell 412“ (Standard Model), „Bell 412SP“ (Special Performance), „Bell 412HP“ (High Performance), „Bell 412CF / CH-146 Griffon“ (për nevojat e forcave ajrore kanadeze), „Bell 412EP“ (Enhanced Performance), „Bell 412EPI / Glass Cockpit Version“ (me motorë të kontrolluar elektronik), „Bell Griffon HT1“ (për nevojat e forcave ajrore mbretërore të Britanisë së Madhe), „Bell Griffon HAR2“ (për nevojat e kërkim shpëtimit të forcave mbretërore të Britanisë së Madhe), „Agusta-Bell AB 412“ (lloji civil i prodhuar nga kompania „Agusta“ në Itali), „Agusta-Bell AB 412EP“ (lloj italian i „Bell 412EP“), „Agusta-Bell AB 412 Grifone“ (lloj shumë-dedikues ushtarak i prodhuar nga kompania „Agusta“ në Itali), „NBell 412“ (lloj indonezian i „Bell 412“), si dhe shumë lloje tjera.

Karakteristikat e helikopterit

Struktura e helikopterit „Bell 412“ përfshinë disa karakteristika të sigurisë edhe atë : konstruksion të fortë, pajisje për mbrojtje nga telat, sisteme të dyfishta elektrike, sisteme hidraulike për karburant, kontroll të dyfishtë digjital



Helikopteri „Bell 412“ është fluturake nga shekulli i kaluar, me një eksploatim të gjerë, helikopter shumë dedikues i cili rrjedh nga familja „Huey“, i prodhuar nga kompania „Bell Helicopter“. Ai është zhvilluar nga paraardhësi i tij „Bell 212“, ndërsa dallimi më i madh i tyre ka të bëjë me katër mbajtëset kompozite me diametër më të vogël në rotorin kryesor

të fluturimit dhe dy motorë me siguri të lartë. Ai është gjithashtu i pajisur me sisteme për kontroll të fluturimit, sisteme për komunikim dhe navigacion. Për operacione të fluturimit maksimal, helikopteri mund të pajiset me rezervarë ndihmës për karburant të cilët sigurojnë kapacitet të përgjithshëm të karburantit për një fluturim praktik deri në 980 kilometra. Pakoja e avionikës përfshinë autopilot me tre rrethore, me qëllim që të reduktohet volume i punës së ekuipazhit, të reduktohet lodhja dhe të mundësohet që ekuipazhi të koncentrohet për një realizim të suksesshëm të misionit. Kokpiti është i pajisur me sisteme elektronik për informata rreth fluturimit me katër displejë. Pjesa tjetër e avionikës përfshinë: radio të dyfishta

VHF, pajisje për gjirimin e fjalëve dhe për gjirimin e të dhënave nga fluturimi, transponder, sisteme të dyfishta VOR ose ILS për fluturim dhe aterim me instrumente, radarë meteorologjikë, si dhe sisteme për gjendje të jashtëzakonshme (ELT). Rreth shërbimeve urgjente mjekësore, helikopteri në fjalë mund të jetë i pajisur me auto-pilot plotësues me katër rrethore apo skaje që i parasheh procedurat e kërkim shpëtimit, si dhe mund të pajiset edhe me qasje automatike pa përdorimin e komandave drejtuese. Kabina e konfiguracionit për urgjencë mjekësore mund të bart deri në gjashtë pacientë dhe dy anëtar si personel mjekësor.

Dragan Pavlovski

KARAKTERISTIKAT E PËRGJITHSHME	
EKUIPAZHI	1-2 pilotë
PASAGJERË	maksimum 13 pasagjerë
PESHA E JASHTME	3000 kg
GJATËSIA	17.1 m
LARTËSIA	4.6 m
PESHA E HELIKOPTERIT TË ZBRAZËT	2.920 kg
PESHA MAKSIMALE GJATË FLUTURIMIT	5.398 kg
SHPEJTËSIA MAKSIMALE	259 km/orë
FLUTURIMI MAKSIMAL	980 km
LARTËSIA MAKSIMALE GJATË FLUTURIMIT	6.096 m
KOHËZGJATJA MAKSIMALE E FLUTURIMIT	3.5 orë



„HAWKEI PMV-L THALES“ - Automjeti i lehtë, mbrojtës, ndërveprues me rrota 4x4 i armatës australiane

Duke u mbështetur në ekspertizën ndërkombëtare dhe vendore të siguruar nga “Boeing”, “PAC Group” ose “Plasan”, si dhe një numër i NVM-ve australiane, modeli i automjeteve përfshin teknologjitë kryesore inovative në botë. Automjetet “Thales Hawkei” janë krijuar si pjesë e modernizimit të automjeteve me rrota të lehta të përdorura nga ushtria australiane. Automjetet “Hawkei” kanë aplikuar dhe janë zgjedhur për programin “Faza 4 LAND 121” të Departamentit Australian të Mbrojtjes, i cili do të sigurojë një zëvendësim të flotës së armatës australiane të automjeteve “Landrover”. Duke ndjekur traditën e “Bushmaster”, të quajtur sipas gropës vdekjeprurëse të gjarprit, aksesori i ri mban emrin e një specie të fshehur gjarpri vdekjeprurës, “Adder - Acanthophis Hawkei”, me origjinë nga Australia. Dizajni i ri revolucionar plotëson kërkesat e reja për performancën në terren dhe për shkathtësitë, duke përfshirë sistemet që mundësojnë automjeti “Hawkei” të jetë një nyje qendrore e luftës plotësisht e

„Thales Hawkei” është automjeti i lehtë mbrojtës me rrota 4x4, i prodhuar nga kompania „Thales”, në bazë të përvojës së theksuar me programin australian të „Bushmaster” për dizajnimin e këtyre automjeteve të gjeneratës së ardhshme



integruar.

Automjetet "Hawkei" janë krijuar për të përmbushur kërkesat e sistemit të ardhshëm të një fushate adaptive me C4I aftësi (Komandë Kontroll, Komunikim, Kompjuter dhe Inteligjencë). Ndërtimi inxhinierik i modelit "Hawkei" u zbulua në "Armored Vehicles Australia" (AVA) në nëntor të vitit 2009, duke theksuar paraqitjen e saj të ulëseve të brendshme dhe modelin revolucionar. Në gusht të 2012, "Boeing" njoftoi se filiali i saj "Boeing Defense Australia" (BDA) do të siguronte Mbështetje të Integruar të Logjistikës (ILS) gjatë fazës tjetër të zhvillimit të automjeteve të lëvizjes së mbrojtur të „Thales Australia's Hawkei Protected Mobility Vehicle - Light prototypes“. Në tetor të vitit 2015, u njoftua se ushtria australiane do të porosiste 1,100 automjete "Hawkei" për të zëvendësuar flotën e vjetër të "Landrover". Ato klasifikohen si automjete të lehta lëvizëse të mbrojtura nga ushtria australiane. Në janar të vitit 2018, u njoftua se ushtria australiane dhe Grupi i Blerjes dhe Mbështetjes së Aftësive (CASG), i cili është i ngarkuar me blerjen e pajisjeve ushtarake, kishte vendosur disa automjete të reja „Hawkei 4x4 Light Protected Vehicles“ në Irak, për prova operacionale me Task Force Taji, një forcë e kombinuar ushtarake në mes të Australisë dhe Zelandës së Re e vendosur në kompleksin ushtarak Taji në veriperëndim të Bagdadit. Automjeti "Hawkei" është projektuar për 4-6 persona, të mbrojtur nga shpërthimet dhe raketat balistike. Automjeti peshon rreth 7000 kg, është zhvilluar si një automjet i lëvizshëm i lehtë për gjeneratën e ardhshme. Këto automjete mund të transportohen në ajër me "C-130 Hercules" ose avionë të tjerë standardë të transportit. Mund të lëvizë me një shpejtësi maksimale prej 115 km/orë, ndërsa diapazoni i funksionimit është 800 km. Automjetet "Hawkei" janë testuar kundër pajisjeve shpërthyesë të improvizuara (IED) për të siguruar që modeli i tyre siguron mbrojtje maksimale. Testet u realizuan për shkak të mbledhjes së të dhënave dhe modernizimit të sistemit "menaxhimi i shpërthimit" me të cilin është pajisur ky automjet. Seria e pare e testeve për mina pranë departamentit ku janë të vendosur pasagjerët e automjetit „Hawkei“ ka përfunduar më 26 nëntor të vitit 2009. Forcat Australiane të Mbrojtjes parashikojnë që porositë për "Hawkei"

Operatorë të „Hawkei“ automjeteve janë Australia me mbi 1100 automjete të porositura për forcat mbrojtëse australiane dhe me gjithashtu 1058 karroca bashkangjithëse. Të njohura si automjete të gjeneratës së ardhshme, kompania "Thales" do t'i përmbushë kërkesat e forcave mbrojtëse globale për një automjet të nivelit të lartë të mbrojtjes, të ndërveprimit dhe një automjet integruar i cili mund të punojë në mjedis nën kërcënimin e mjeteve të improvizuara shpërthyesë, minave dhe pritave

azhurnohen edhe për misione specifike. Armatura trupore monokoke e integruar në formë V dhe përbërja e devijimit të shpërthimit, e cila zvogëlon efektin e shpërthimit, si në automjet ashtu edhe tek pasagjerët në të, siguron një nivel objektiv të mbrojtjes nga shpërthimi. Trupi i automjetit "Hawkei" është krijuar për të mbrojtur automjetin nga shpërthimet ndërsa përfshin një nivel të lartë të gatishmërisë taktike dhe operacionale gjithashtu edhe duke mundësuar konvertimin e lehtë midis varianteve. Teknologjia adaptive e mbrojtjes balistike e automjetit ka për qëllim transportin ajror dhe mund të përpunohet nga dy persona në më pak se gjysmë ore, pa përdorimin e pajisjeve ose mjeteve të specializuara. Një automjet "Hawkei" është i pajisur me një stacion të armatosur të



nuk do të kalojnë 1,300 automjete. Prototipi i parë i automjetit u prezantua në nëntor të vitit 2010, pas disa provave të shpërthimit. Në shkurt të vitit 2011, "Thales" dorëzoi dy automjete në ADF për verifikim dhe vërtetim. "Hawkei" u zgjodh si automjeti i preferuar për programin "Faza 4 LAND 121" në dhjetor të vitit 2011. "Thales" gjithashtu dorëzoi 6 prototipë dhe 1 rimorkio prototip për ushtrinë australiane në qershor të vitit 2013, pas së cilës filloi edhe testimi nga ana e „Defence Materiel Organisation's Land Engineering Agency“. Dizajni i automjeteve "Hawkei" përfshin një nivel të lartë të mbrojtjes nga shpërthimi dhe nivel të lartë mbrojtjes balistike. Ato janë krijuar për të përfshirë kërkesat e sistemit të ardhshëm për fushatat adaptive C4I, siç përshkruhet më sipër, por mund të

telekomanduar, (RCWS - remotely controlled weapon station). Ai është stacion i automatizuar i cili kryesisht përdoret për armatimin e kaibrit të lehtë apo të vogël. Në RCWS mund të vendoset armatim me menaxhim nga distance me telekomandë, si për shembull për mitralozët me kalibër 5.56mm, 7.62mm dhe 12.7mm, hedhës automatik të predhave 40mm, predha anti ajrore dhe pajisje për hulumtim. Më shpesh, armatimi i cili vendoset me anë të RCWS ka të bëjë me mitralozë deri në 12,7 mm, prodhuar nga kompania „Samson Technologies Corporation, US“. Kompania "Thales Australia" është kontraktori kryesor në projektimin dhe zhvillimin e automjeteve lëvizëse të lehta "Hawkei". "Boeing" dhe "Plasan Sasa" si dhe "PAC Group"



janë partnerë në "Thales Australia" që mbështesin projektin. "Boeing Defense Australia" mori një kontratë nga "Thales Australia" në gusht të vitit 2009 për të siguruar mbështetje të integruar logjistike për këtë projekt. Marrëveshja përfshin mbështetje për "Thales" gjatë fazës së projektimit dhe zhvillimit të automjetit "Hawkei" për të siguruar që automjeti të zgjasë më shumë sa i përket përdorimit. "Plasan Sasa" ofron zgjidhje të blinduara në mbështetje të kompanisë "Thales" për të arritur nivelin më të lartë të mbrojtjes për këto automjete. Kompania „PAC Group“ bashkëpunoi ngusht me „Thales“ për sigurimin e kapaciteteve fleksibile të prodhimit. Automjeti i lehtë, mbrojtës, ndrrveprues "Hawkei" mundësohet nga

një motor gjashtë cilindër 3.2 litra me injeksion të drejtpërdrejtë "Steyr V6" me naftë nga kompania "Steyr Motors GmbH", Austri, i cili prodhon 225 kW në 2.400 rpm. Filluesi i brendshëm ofron një nivel të mjaftueshëm të energjisë elektrike për të drejtuar pajisjet C4I dhe pajisjet e tjera të misionit. Është i pajisur me një kambio automatike me gjashtë ingranazhe. Kapaciteti i karburantit prej 250 litra lejon një distancë prej 1000 km, të reduktuar në 800 km, nëse automjeti tërheq një rimorkio me dy rrota "Hawkei". Automjetet kanë aftësinë për të kapërcyer një pjerrësi anësore prej 40%, një rreth kthyes prej rreth 12 metrash, aftësinë për të kapërcyer pengesat ujore prej 1,2 metrash, pa

përgatitje paraprake. Suspensiononi dhe boshtet e "Hawkei" janë plotësisht të pavarura nga boshtet progresive të serisë "AxleTech 3000". Paraqitja e automjetit të mbrojtur nga drita "Hawkei 4x4" është konvencionale, me motorin e montuar në pjesën e përparme, ekuipazhin dhe hapësirën e trupit në mes dhe hapësirën e madhe të ngarkesës në pjesën e pasme. Versioni me 4 dyer ka një kapacitet ulësesh deri në 6, ndërsa versioni me dy dyer mund të strehojë deri në 3 persona. Automjetet "Hawkei" ofrojnë një pasqyrë të pashembullt të situatës dhe mjedisit me dy dritare të blinduara përpara dhe dy dritare të tjera në secilën anë të automjetit. Ky automjet ofron një nivel të lartë të asgjësimit dhe mbijetesës së automjeteve në kategorinë e tij. "Thales Hawkei" është një automjet lëvizës, shumëmedikues dhe, mbi të gjitha, i mbrojtur mirë. Përfshin një nivel të lartë të mbrojtjes nga shpërthimi dhe nivel të lartë të mbrojtjes balistike për një automjet të lehtë, të manovrueshëm, të lehtë në ajër të krijuar për një performancë të lartë. Automjeti „Hawkei“ është C4I, i përgatitur me „SOTAS IP Smart Platform“ arkitekturë avancuese elektronike të automjetit. Në pjesën e prapme të pjesës për ekuipazhin është e vendosur një rrotë rezerve. Automjeti është i pajisur edhe me vital për vetëtërheqje me kapacitet prej 5,400 kg.

Disa variante të automjetit janë prodhuar për ushtrinë australiane dhe për forcat e armatosura mbretërore australiane, dhe ato variante janë: automjeti komandues me dy kabina i drejtuar nga një ekuipazh prej 4-6 persona, opsioni i një sistemi mitralozi me kalibër deri në 12,7 mm, lëshues automatik predhë 40 mm në transportues të ndryshëm të telekomandës; automjet kufitar me dy kabina, i drejtuar nga një ekuipazh prej 4-6 personash, mundësi të ndryshme pajisjesh, përfshirë radarin e mbrojtjes së forcës, sistemet e mbikëqyrjes dhe komunikimit; automjet i forcave speciale me kabinë të dyfishtë i drejtuar nga një ekuipazh prej 4-6 personash me tre sisteme të armatosura, konstruksion me open top - majë të hapur; Automjetet e ngarkesave komunale; automjetet e mbikëqyrjes dhe zbulimit dhe automjetet e luftës elektronike.

Idriz Idrizovski

SPECIFIKIMET E AUTOMJETIT „HAWKEI“

GJATËSIA	6,22 metra
GJERËSIA	2,39 metra
LARTËSIA	2,30 metra
EKUIPAZHI	4-6 persona me 4 dyer, deri në 3 persona me dy dyer (varësisht llojit)
ARMATIMI	Stacion armatimi, i pajisur me mitraloz 5.56mm, 7.62mm, ose 12,7 mm, AGL 40mm, predha anti tankse
AUTONIMIA E LËVIZJES	800 km
SHPEJTWISIA MAKSIMALE NË RRUGË	115 km/h
TRANSMISIONI	automatik, 6 gradë të përcimit
TEJKALIMI I PENGESËS	deri në 60%
TEJKALIM I PENGESËS ANËSORE	40 %
TEJKALIMI I PENGESËS VERTIKALE	440 mm
TEJKALIM I HENDEKUT	0,5 m
TEJKALIM I PENGESAVE UJORE	1,2 m pa përgatitje paraprake



Zjarre të përbashkëta dhe mbështetje zjarri e përbashkët në kontekstin e doktrinë së NATO-s

Doktrina e operacioneve në të gjitha ushtritë është një dokument themelor që përcakton parimet e përgjithshme, parimet dhe format e përgatitjes, planifikimit dhe kryerjes së të gjitha operacioneve të mundshme në të gjitha nivelet në paqe, emergjencë dhe luftë, në mënyrë që të arrihet misioni dhe detyrat e caktuara. Doktrina e operacioneve është njohuria dhe përvoja shkencore, teorike dhe praktike e kryerjes së operacioneve në të gjitha nivelet. Mjedisi i ri i sigurisë luan një rol të rëndësishëm në vendosjen e përparësive të mbrojtjes larg kufijve fizikë të vendeve. Si pasojë, Doktrina e Operacioneve Ushtarake përfshin konsiderata moderne të sigurisë, por edhe arritje në fushën e kryerjes së operacioneve. Kjo imponon nevojën për pajtueshmëri dhe ndërveprim me

Zjarret e përbashkëta JF përcaktohen si zjarre që ndodhin gjatë angazhimit të forcave - njësi të dy ose më shumë llojeve të ushtrive në veprim të koordinuar drejt një qëllimi të përbashkët

partnerët e mundshëm të koalicionit për të cilët zbatohen këto parime. Doktrina e operacioneve lejon forcat e armatosura, si dhe subjektet e tjera të mbrojtjes, sa më shumë mundësi në hartimin dhe ekzekutimin e operacioneve, si një mekanizëm i bazuar për arritjen e drejtimeve politike dhe interesave

kombëtare. Doktrina e Operacioneve është një dokument që pasqyron përfitimet themelore të punës në ekip, unifikimin e përpjekjeve, sinkronizimin dhe integrimin gjatë ekzekutimit të operacioneve në kohë dhe hapësirë për të arritur qëllimin e caktuar. Operacionet janë një grup veprimesh, veprimtarish dhe masash luftarake dhe jo-luftarake që ndërmerren me një ide të vetme, në një hapësirë të caktuar dhe për një kohë të caktuar, në mënyrë të pavarur ose në bashkëpunim me subjekte të tjera të sistemeve të mbrojtjes dhe të sigurisë kolektive të vendeve, për të arritur qëllimin e caktuar. Operacionet janë forma më komplekse dhe më e lartë e veprimeve luftarake dhe jo luftarake të cilat, sipas një plani të vetëm, në një zonë të caktuar dhe për një kohë të caktuar, bashkojnë dhe drejtojnë

betejat, luftimet, veprimet luftarake dhe aktivitetet e tjera të njësive të forcave të armatosura për të arritur një strategji të vetme, qëllimi operativ ose taktik. Operacionet kryhen në tokë dhe në ajër, duke angazhuar subjekte të tjera mbrojtëse, duke u mbështetur në potencialet totale njerëzore dhe materiale-teknike. Operacionet kryhen në front, në territorin e okupuar përkohësisht dhe në prapavijën e tij. Operacionet, si rregull, kanë një karakter ndërdisiplinor, sepse janë të angazhuara të paktën dy lloje forcash. Të gjitha operacionet karakterizohen nga një kombinim i operacioneve luftarake dhe llojeve të tjera të aktiviteteve jo luftarake në front, në territorin e okupuar përkohësisht dhe në prapavijën e tij. Intensiteti dhe kohëzgjatja e operacioneve luftarake mund të jenë të ndryshme, në varësi të kushteve në të cilat përgatitet dhe realizohet operacioni.

Një nga sfidat më të mëdha ka qenë gjithmonë koordinimi i zjarrit dhe mbështetja ndaj zjarrit gjatë operacioneve. Sot sfida është shumë më e madhe sepse në të gjitha vendet që janë pjesë e aftësive të NATO-s megjithë dokumentet uniforme që përcaktojnë taktika, teknika dhe procedura të ndryshme, në të gjitha vendet ekzistojnë platforma dhe sisteme të ndryshme për planifikimin, koordinimin, mbështetjen

Një nga sfidat më të mëdha ka qenë gjithmonë koordinimi i zjarrit dhe mbështetja ndaj zjarrit gjatë operacioneve. Sot, sfida është shumë më e madhe sepse në të gjitha vendet që janë pjesë e NATO-s, megjithë dokumentet uniforme që përcaktojnë taktika, teknika dhe procedura të ndryshme, në të gjitha vendet ekzistojnë platforma dhe sisteme të ndryshme për planifikimin, koordinimin, mbështetjen ndaj zjarrit dhe menaxhimi dhe trajtimi i përbashkët i zjarrit dhe mbështetja e përbashkët e zjarrit e operacioneve të përbashkëta të drejtuara nga NATO

dhe menaxhimin e zjarrit dhe trajtimi i përbashkët i zjarrit dhe mbështetja e përbashkët e zjarrit e operacioneve të përbashkëta të drejtuara nga NATO. Kur flasim për mbështetjen e zjarrit nënkuptojmë mbështetjen e njësive të manovrimit nga toka, ajri dhe uji dhe nuk duhet të barazohet me mbështetjen e zjarrit të artilerisë e cila është vetëm

pjesë e mbështetjes së përbashkët ose të përbashkët të zjarrit ku marrin pjesë edhe njësi nga llojet e tjera të ushtrive. siç janë forcat ajrore dhe flota detare. Një nga dokumentet themelore që merren me këtë çështje është AArtyP-5 (NATO fire support doctrine).

Zjarret e përbashkëta JF përcaktohen si zjarre që ndodhin gjatë angazhimit të forcave - njësi të dy ose më shumë llojeve të ushtrive në veprim të koordinuar drejt një qëllimi të përbashkët. Ato përfshijnë zjarre direkte dhe indirekte dhe zbatohen në operacione në nivelin operativ. Planifikimi i përbashkët i zjarrit bazohet në Procesin e Planifikimit Operacional (Operational planning process - OPP).

JFS përcaktohet si përdorimi i koordinuar dhe i integruar i sistemeve tokësore, ajrore dhe detare dhe platformave të mbështetjes së zjarrit për të arritur efektin e dëshiruar të objektivave tokësorë në mbështetje të operacioneve të njësisë së manovrimit.

Mbështetja e përbashkët e zjarrit është praktikisht mbështetje e drejtpërdrejtë e zjarrit e operacioneve në një nivel taktik. Mbështetja e përbashkët e zjarrit në të gjitha nivelet duhet të sinkronizohet me zjarret e përbashkëta.

Në kontekstin e mbështetjes së zjarrit të artilerisë, termat e zjarrit të artilerisë dhe menaxhimi i zjarrit dhe trajtimi në artileri



janë të përcaktuara qartë.

Zjarri i artilerisë është veprimi i raketave të artilerisë ose raketave në shenjë në mënyrë që të arrihen efektet e dëshiruara materiale (ose) morale. Zjarri i artilerisë është planifikuar në përputhje me shënjestrat e zbuluara, në drejtimet veçanërisht të rëndësishme dhe në objektet më të rëndësishme. Ato realizohen me kërkesë të plakut epror ose me vendim të autorit të pushkatimit i cili është i autorizuar të marrë një vendim të tillë. Zjarri i artilerisë, në parim, realizohet me zjarr për efekt të shënjestrave të vëzhguara dhe të pa vëzhguara.

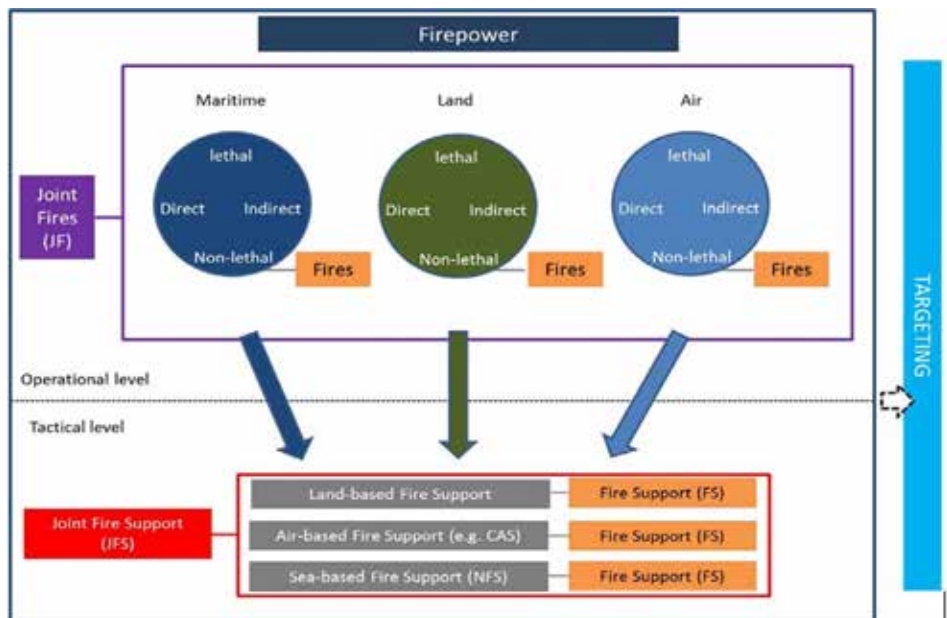
Управувањето и ракувањето со огнот во артилеријата претставува збир на разновидни активности, мерки и постапки кои се преземаат на сите рамништа, поради најцелисходna подготовка и изврshување на огнени задачи.

Kjo arrihet nga: aplikimi i organizatës më të përshtatshme dhe përgatitjet për menaxhimin e zjarrit, mënyra e vetme për të treguar objektivat, përcaktimi më i saktë i koordinatave të synimeve, puna e koordinuar e pjesës së zjarrit dhe vëzhgimit, komunikimi i organizuar mirë dhe i pandërprerë, lëshimi në kohë i komandave të qitjes, monitorimi i vazhdueshëm i gjendjes së avionit dhe aftësive të njësive të artilerisë, zbatimi i mënyrës më të saktë të përcaktimit të elementeve të qitjes, kontrolli i vazhdueshëm i punës së vartësve dhe rezultatet e gjuajtjes.

Koordinimi dhe mbështetja ndaj zjarrit në të gjitha nivelet është përgjegjësi e një qelize të veçantë - Elementi i Përbashkët i Mbështetjes së Zjarrit (JFSE). Ai element ka detyrimin, ndër të tjera, të bëjë një dekonflikt të të gjitha zjarreve (nga toka, ajri dhe uji), sipas kohës dhe vendit, në mënyrë që të përdorë të gjitha mundësitë e zjarrit në mënyrën më racionale, dhe nga ana tjetër, në pjesën e dekonfliktit për të shmangur situata të pafavorshme më vete.

Në nivelin e njësive të përbashkëta-taktike, zbatohet gjithashtu procesi i shënjestrimit. Procesi i shënjestrimit lejon kapacitetet e dëshiruara për të arritur efektet e dëshiruara. Shënjestrimi është procesi i përzgjedhjes dhe prioritizimit të qëllimeve, si dhe zgjedhja e përgjigjes së duhur ndaj tyre, duke marrë parasysh nevojat dhe aftësitë operacionale.

Shënjestrimi përcakton se cilat qëllime duhet të synohen për të arritur qëllimin përfundimtar ose idenë e komandantit. Shkathësia e shënjestrimit është arritja e efekteve të dëshiruara me më pak rrezik dhe kosto. Shënjestrimi është një funksion komandues që përfshin disa faktorë: elementet e selisë së njësive;



elementet e njësive speciale; elementet e brigadës dhe elementet e njësive ose komandave më të larta; elementet kombëtare.

Targetimi kërkom mënyra për realizimin apo arritjen e efektit përmes aktiviteteve sistematike.

Procesi i shënjestrimit: mbështet procesin e vendimmarrjes; përcakton se cilat synime duhet të synojnë; përcakton cilat opsione të përdoren; përcakton se cilat fonde do të përdoren dhe kur; përcakton elementet e vlerësimit të luftimit.

Shënjestrimi në kontekstin e operacioneve të përbashkëta është në vetvete një sfidë, dmth. Pjesë e zjarreve të përbashkëta dhe mbështetjes nga zjarri.

Në mënyrë që të koordinohet më mirë midis vendeve partnere dhe të realizohet mbështetja nga zjarri, në vitet e fundit vendet kryesore të NATO-s kanë promovuar dhe zbatuar në praktikë një platformë të përbashkët softuerike ASCA (Aktivitetet e Bashkëpunimit

të Sistemeve të Artilerisë). Qëllimi i ASCA është që sistemet e ndryshme të komandimit dhe kontrollit të zjarrit, pavarësisht se cilës ushtri i përkasin, të funksionojnë së bashku në fushën e mbështetjes së zjarrit. Në praktikë, kjo do të nënkuptojë që ADLER gjerman, AFATDS amerikane, ATLAS franceze dhe platforma të tjera softuerësh të vendeve anëtare të ASCA-së ose aspirantëve gjithashtu mund të punojnë së bashku dhe të shkëmbejnë informacione në lidhje me mbështetjen e zjarrit. Më shumë rreth ASCA, do të lexoni në një nga numrat vijues të revistës "Mburoja". Si përfundim nga të gjitha përvojat e mëparshme nga shumë vende të huaja në fushën e mbështetjes nga zjarri, qofshin konflikte simetrike apo asimetrike, vijon motoja: Asnjë hap pa mbështetje zjarri. Kjo vetëm e konfirmon rëndësinë e angazhimeve të të gjithë aktorëve dhe ekzekutorëve në mbështetjen e zjarrit, dhe veçanërisht në mbështetjen e artilerisë.

Slavčo Kuzmanovski





Titan - tanksi bartës i urës

Një numër i madh i armatave gjithnjë e më shumë zhvillojnë sisteme të sofistikuara për ndërtimin e urave. Edhe pse janë të dizajnuar për operacione të intesitetit të lartë, këto sisteme ofrojnë disa përparsi në kuadër të trajnimeve, logjistikës dhe në kuadër të operacioneve humanitare. Gjatë viteve të fundit, një numër i madh i armatave vendosën tankse luftarake të reja të cilët janë shumë më të rëndë se sa gjeneratat e kaluara të tankseve. Kjo solli jo vetëm deri te sëndërtimi i tankseve ekzistues, bartës të urave (TBU), por edhe deri në zhvillimin e sistemeve të reja të veçanta. Në të shumtën e rasteve, tankset përpos që kanë mundësi të bartin edhe automjete më të rënda, të njëjtët, duke ua bashkangjitur sistemet e reja, gjithashtu kanë mundësi që të zhvendosin edhe pengesa më të mëdha dhe gjithashtu të vendosen më shpejtë. Në disa raste, ato përdorin materiale më të avancuara të cilat janë më të lehta dhe më të fuqishme, krahasuar me materialet të cilat janë përdorur në urat e kaluara. Disa vende gjithashtu, theks më të madh vënë edhe në zhvillimin e automjeteve të blinduara më të lehta, si që është automjeti amerikan i këmbësorisë "Striker". Kjo solli deri në zhvillimin e sistemeve përkatëse për ndërtimin e urave, të montuara në kamionë

Tanksi bartës i urës (TBU) është automjet për mbështetje luftarake, i cili ndonjëherë llogaritet edhe për nënloj i tankseve inxhinerik, i dizajnuar për t'u ndihmuar forcave të armatosura për vendosje të shpejtë të tankseve dhe të automjeteve tjera luftarake përmes pengesave në terren tokësor dhe ujor. TBU është zakonisht automjet me vemje i konstruktuar në bazë të shasisë së tanksit për të bartur urë të mbyllur metalike, në vend të bartjes së armatimit



të cilat gjithashtu mund të barten edhe përmes rrugës ajrore, zakonisht nëpër avionë të cilët shtrihen në një hapësirë më të gjerë si që kemi të bëjmë me avionin „C-130 Hercules“. Përvojat nga operacionet e kaluara kanë dëshmuar se urat ekzistuese mbi pengesa tokësore dhe ujore shpesh herë dëmtohen nga ana e veprimeve të kundërshtarëve, ose dizajni i tyre është i tillë që nuk ka mundësi që me një siguri më të lartë të ndërmer peshën apo barrën e disa nga automjetet që për momentin janë të vendosura nëpër misione. Në të kaluarën, TBU shpesh herë bazoheshin në shasi dhe në tankse të vjetërsuara luftarake. Megjithatë, sot ekziston trendi që të posedohet një flotë e përbashkët e tankseve kryesore luftarake me një tanks të përshtatshëm për tërheqje, tanks inxhinerik apo tanks bartës i urave, që të gjithë në bazë së shasisë së njejtë. Kjo përdoruesit i ofron një numër të madh të përparsive, sidomos në fushën e trajnimit dhe logjistikës. Edhe pse të dizajnuar për operacione ushtarake të intenzitetit të lartë, tankset inxhinerik dhe tankset bartëse të urave, gjithashtu kanë rol edhe në mbështetjen e misionëve paqësorë dhe atyre humanitare.

Tanksi bartës i urës (TBU) është automjet për mbështetje luftarake, i cili ndonjëherë llogaritet edhe për nënlloj i tankseve inxhinerik, i dizajnuar për t'u ndihmuar forcave të armatosura për vendosje të shpejtë të tankseve dhe të automjeteve tjera luftarake përmes pengesave në terren tokësor dhe ujor. TBU është zakonisht automjet me vemje i konstruktuar në bazë të shasisë së tanksit për të bartur urë të mbyllur metalike, në vend të bartjes së armatimit. Detyra e TBU është që t'u mundësojë njësitë të blinduara apo atyre këmbësorike të kalojnë kraterët, hendeqet anti tankse, ura të shkatërruara, shtigje, kanale, lumenjë dhe lugina, poashtu edhe në raste kur lumi është i thellë, këto të mund të kalojnë, në raste kur ura e vendosur nuk është mjaftueshëm rezistente dhe e qëndrueshme. Tanksi bartës e vendos urën e tij bartëse për vetëm disa minuta, duke mundësuar kalim të shpejtë përmes pengesave. Që nga momenti i vendosjes së urës, TBU largohet nga ura dhe vendoset anash duke lejuar që trafiku të vijojë normalisht mbi urë. Në momentin që të gjithë automjetet do të kalojnë, vet tanksi do t'a kalojë urën dhe do të orientohet në drejtim të urës në anën tjetër. Më pas do t'a tërheq të njejtën duke e mbledhur dhe përgatitet për të lëvizur tutje. Procedurë e ngjajshme zbatohet në mënyrë që të mund të mundësohet kalim përmes kraterëve apo pengesave tjera të ngjajshme. Për faktin se posedon shasi të njejtë sikur edhe tankset tjera, TBU është në gjendje të mbulojë terrenin, ndërsa blinduesi i mundëson atij të operojë edhe gjatë zjarrit të hapur nga ana e kundërshtarit.



Detyra e TBU-së është që t'u mundësojë njësitë të blinduara apo të këmbësorike të kalojnë kraterë, hendeqe anti tankse, ura të shkatërruara, shtigje, kanale, lumenjë dhe rrafshje, në raste kur lumi është i thellë për automjetet të cilët dëshirojnë të kalojnë atë, ndërsa ura ekzistuese nuk ka një vendosje të mirfilltë ose nuk është i fuqishëm aq sa duhet. Tanksi bartës e vendos urën e tij të mbyllur për vetëm disa minuta, duke siguruar një kalim të shpejtë mbi pengesën

Tanksi bartës i urës "Titan" është në shërbim të inxhinerisë mbretërore të Mbretërisë së Bashkuar që nga viti 2007, kur është zëvendësuar tanksi bartës i urës "Chiffen FB 4205". Automjeti ka qenë i dedikuar për lansimin e urave të tankseve për mbështetje nga afër nr. 10 nr. 11 dhe nr. 12. Detyra e tij ka qenë të sigurojë kalim përmes pengesave ujore dhe pengesave tjera dhe me këtë të përmirësohet ndërveprimi taktik i formacioneve blinduese gjatë luftës. Së bashku me tanksin inxhinerik "Trojan", "Titan", formon të ashtuquajturin sistem tankist inxhinerik (STI) i cili gjithashtu, është i njohur edhe si sistemi T-2. Zhvillimi i STI u inicua me qëllim të sigurimit të zëvendësimeve bashkoëhore për bartësin e urave dhe për autmjedin blindues inxhinerik, baza e të cilit ka qenë tanksi "Chiffen".

Deri në fund të viteve të '90-ta këto automjete gjithnjë e më tepër e lamë sifaqir vjetërsinë e tyre, përderisa njëkohësisht prania e pjesëve rezervë ka qenë tejet e kufizuar. Përkundër kësaj, tankset inxhinerike të bazuara në tanksin "Chiffen" kanë pasur probleme me ndjekjen e tanksit modern "Challenger 2" në fushëbetejë, tanksi i cili ka hyrë në përdorim operativ që nga viti 1988 e këndej. Njëra ndër kërkesat për STI ka qenë që të përdoren sa më tepër komponenta të "Challenger 2" në mënyrë që të arrihet kompatibilitet maksimal në fushën e automjeteve të rënda luftarake

dhe automjetet luftarake për mbështetje që njëkohësisht i reduktojnë problemet logjistike. Marrëveshja apo kontrata me vlerë prej 250 milion paund përfshiu edhe zhvillimin e automjeteve, që tashmë quhen "Titan" – tanksi për bartjen e urave dhe "Trojan" – tanksi inxhinerik i inxhinerisë mbretërore, prodhim të dy prototipave për secilin dhe prodhimin e 33 automjeteve të secilit lloj. Gjithashtu të përfshira në kontratë ishin pjesë rezervë fillestare, pajisje mbështetëse dhe testuese, botime trajnimi, ndihma trajnimi dhe një paketë e plotë trainimi.

Me kalimin e viteve, SAJ ka evoluar, prototipet Titan dhe Trojan u përfunduan në fund të vitit 2002 dhe në fillim të vitit 2003, dhe që atëherë janë testuar gjerësisht. Në 2004, Titan iu nënshtrua një demonstrimi dhe periudhe prove 10-mujore në Njësinë e Kërkimit dhe Zhvillimit të Inxhinierisë Mbretërore në Bovington. Prodhimi serial i Titan filloi në 2005. Në këtë kontekst, është interesante të theksohet se Trojan dhe Titan ishin tanket e para inxhinierike të bëra për Ushtrinë Britanike që kishin një shasi të dedikuar. Në Tetor 2006, gjashtë automjetet e para të prodhuara në masë Titan u dorëzuan në objektet e trajnimit dhe në Mars 2007, Regjimenti i 32-të Inxhinierik, i vendosur më pas në Gjermani, u bë njësia e parë që u pajis me Titan dhe Trojan. . Në të njëjtën kohë, disa automjete Titan dhe Trojan u dërguan në Njësinë e Trajnimit të Ushtrisë Britanike në Kanada. Në fillim të



vitit 2013, me modifikimet e përfunduara, aftësia operationale e "Titan" dhe "Trojan" u realizua tërësisht. Titan i ndërtuar për qëllime bazohet në shasinë e tankit kryesor betejës Challenger 2, me të cilin ndan 85% të përbërësve të automjetit. Automjeti operohet nga një ekuipazh tre anëtarësh i përbërë nga një shofer, një komandant automjeti dhe një operator urë, dhe ka të njëjtin nivel mbrojtjeje me tankin Challenger 2. Në mënyrë që të rritet më tej niveli i mbrojtjes së automjetit, ai mund të pajiset me një shtesë pako për forca të blinduara. Në automjet, ekuipazhi ulet përpara, ndërsa pjesa e motorit është e vendosur në pjesën e pasme. Për të përmirësuar shikimin e ekuipazhit, automjeti është i pajisur me disa kamera vëzhgimi (secila me kanale natën dhe ditën) në pjesën e përparme dhe të pasme të automjetit. Imazhet e krijuara nga kamera shfaqen në ekranet e vendosura përpara secilit anëtar të ekuipazhit. Titan është mundësuar nga Perkins Condor CV-12 8A, një motor dizel me 12 cilindra 1,200

kf. "Titan" ka një shpejtësi maksimale prej 59 km / orë. Me një mbushje të vetme rezervuari prej 1,500 litra, automjeti mund të përshkojë një distancë prej 350 km. Shtë në gjendje të kapërcejë llogore deri në një gjerësi prej 2.800 mm, të kapërcejë një pengesë vertikale deri në 900 mm të lartë dhe të kapërcejë shpatet deri në 58%. Sistemi i nisjes së urës përbëhet nga një kornizë nisjeje, jastëku, krahu dhe sistemi hidraulik. Lejon instalimin e urave për një gamë të gjerë të kushteve të terrenit. Instaluesi ka një sistem të fundit të kontrollit kompjuterik që integron të gjitha sistemet e automjeteve: ofron informacion mbi të gjitha sistemet vitale të automjeteve dhe ofron raporte gabimesh që së bashku mundësojnë zbulimin dhe përcaktimin e defekteve në kohën më të shkurtër të mundshme. Në rast të një gabimi fatal, sistemi kompjuterik bllokon hyrjen në një funksion të veçantë në mënyrë që të parandalojë zhvillimin e mëtejshëm të problemit teknik. Ky bllokim mund të hiqet nga ekuipazhi në rast lufte

Me qëllim të përmirësimit të vitalitetit të ekuipazhit, automjeti është i pajisur me disa kamera mbikqyrëse (secila prej tyre me kanale për ditën dhe për natën) në pjesën e përparme dhe në pjesën e prapme të automjetit. Fotografitë e gjeneruara nga kamerat dalin në displejet që janë të vendosur para secilit anëtar të ekuipazhit

ose emergjence. Titani është i pajisur si me një sistem mbrojtjeje ABH ashtu edhe me një njësi ndihmëse të furnizimit me energji elektrike që siguron shtytje për sistemet e automjeteve kur motori kryesor nuk funksionon. Mund të pajiset gjithashtu me një sistem të telekomandës, nëse kërkohet.

Me një kombinim urash, Titan mund të kapërcejë një barrierë uji ose të thatë 60 metra të gjerë dhe 5 metra të thellë. Në atë rast, lëshohet deri në tre ura. Së pari, ura nr. 10 lëshohet duke mbështetur fundin e saj në pjesën e poshtme të barrierës. Pastaj, ura nr 11 lëshohet me skajin e afërt e cila qëndron në urën nr 10 dhe fundi i saj qëndron në pjesën e poshtme të pengesës. Më në fund, Ura Nr. 12 është nisur me fundin e saj të afërt të mbështetur në Urën Nr. 11 dhe fundi i saj shtrihet në bregun e kundërt të barrierës. Përveç nisjes së urës, Titan gjithashtu mund t'i mbledhë përsëri. Kjo mund të bëhet nga të dy skajet, duke lejuar që brezi i hollë i urës të kalojë pengesën dhe pastaj të ngrejë urën në anën tjetër.

Aktualisht, "Titan" është i pajisur me ura për mbështetje të ngushtë me kapacitet ngarkese të klazit 70, me ura nr 10, nr 11 dhe nr 12. Me një ekuipazh të trajnuar mirë dhe një vend ideal për kapërcimin e urave, nisja e Urave Nr. 11 dhe Nr. 12 kërkon vetëm 90 sekonda, ndërsa lëshimi i Urës Nr. 10 zgjat dy minuta. Ura Nr. 10 është e gjatë 26 metra, një urë e palosshme që mund të kapërcejë një pengesë prej 24.5 metrash. Shtë e ndërtuar nga katër rampa 8 metra, katër panele 4 metra dhe dy panele 2 metra të lidhura me mentesha. Ura Nr. 11 është e gjatë 16 metra dhe mund të përdoret për të kapërcyer pengesat prej 14.5 metrash. Shtë e ndërtuar nga katër rampa 8 metra. Ura Nr. 12 është e gjatë 13.5 metra dhe mund të përdoret për të kapërcyer pengesat prej 12 metrash. Shtë e ndërtuar nga dy shtigje të gjata 13.5 metra. Një "Titan" mund të mbajë dy ura nr. 12 në të njëjtën kohë.

Aleksndar Stojčevski

TË DHËNA TEKNIKE

EKUIPAZHI	3-anëtarë: shofer, komandant, operator
PESHA	64.500kg (me urë nr.10)
PESHA LUFTARAKE	70,163kg (me blindues dhe urë nr.10)
GJATËSIA	11.700mm
GJATËSIA	14,400mm со мост 6р.10
GJERËSIA	4.200mm
LARTËSIA	3,030mm
MOTORI	1,200KS „Perkins Condor CV-12 8A“ dizel 12-cilindrik
TRANSMISION	„David Broën TN54 “ me marsh të avancuar
SHPEJTËSIA MAKSIMALE	59km/h
LLOJE TË URAVE	nr.10, nr.11 dhe nr.12 ura për mbështetje nga afër
KAPACITETI I REZERVARIT TË NAFTËS	1.500 litra
VARGU NË RRUGË	350km
PENGESA VERTIKALE	900mm
TEJKALIMI I PENGESAVE GJERËSISHT	2,800mm

Rodna Iveva ashtu si edhe shumë luftëtare maqedonase, dha jetën e saj për atdheun dhe për popullin maqedonas. Emri i saj është i shkruar me shkronja të arta në historinë maqedonase për të mos u harruar asnjëherë dhe nga lufta e saj të mësojnë gjeneratat e tashme dhe të ardhshme



Partizanja guximtare Rodna Iveva

Rodna Iveva lindi më 12 shkurt 1922 në Veles. Vjen nga një familje bujqësore. Baba i saj Llazoja me të hyrat e tij modeste mezi se ka arritur të ushqej familjen e tij. Për këtë shkak Rodna qysh në moshë të re i ka ndihmuar babait. Më vonë ajo bëhet punëtore monopoli. Në Monopolin e Velesit ajo është njohur me lëvizjen përparimtare revolucionare punëtore dhe është anëtarosuar në RKFJ. Njëkohësisht ka arritur të anëtarsohet edhe në kuadër të sindikateve të ndryshme me të cilat ka udhëhequr partia. Ka qenë pjesë e disa demonstratave, protestave, mitingjeve, pikniqeve punëtore dhe rinore si dhe e shumë aktiviteteve të tjera. Pak para fillimit të luftës në vitin 1941, është anëtarosuar edhe në PKJ. Okupimi bullgar e gjeti si punëtore monopoli. Rodnja i bashkohet aradhës partizane "Dimitar Vllahov" në këtë mënyrë duke u angazhuar rreth përgatitjeve për luftën e armatosur. Me qëllim të rritjes së nivelit të ndikimit të partisë në mesin e fshatrave dhe në rrethinën e Velesit, për përfshirjen e popullatës në luftën e armatosur, organizata e partisë e ka angazhuar edhe Rodna Ilevën. Ajo ka arritur të mbajë lidhjet e partisë me disa fshatra të Velesit, duke e përgatitur terrenin për një luftë të armatosur. Në shtator të vitit 1942, përderisa ka udhëhequr një grup të rinjsh nga fshati Rudnik të cilët më vonë janë inkuadruar në rradhët partizane, është zbuluar nga policia bullgare. Për të mos rënë në duart e policisë, Rodna menjëherë ka ikur nga partizanët e rinj,



gjegjesisht ka arritur t'i bashkangjitet çetës së dytë. Për shkak të heroizmit dhe qëndrueshmërisë së saj në aksionet e aradhës, ajo ka qenë e vlerësuar lartë. Me një aktgjykim, gjyqi ushtarak bullgar, në dhjetor të vitit 1942, e dënon atë me vdekje në mungesë.

Gjatë luftimeve të ashpra që çeta e saj i ka zhvilluar në dhjetor të vitit 1942, ajo me një grup luftëtarësh është gjendur në shpellën mbi fshatin Vojnicë të Velesit. Duke vepruar në këtë terren, luftëtarët e çetës së dytë të aradhës partizane "Dimitar Vllahov" shpesh herë janë strehuar në këtë shpellë. Por, më 13 dhjetor 1942, duke qëndruar aty, një pjesë e luftëtarëve janë vënë re nga ana e disa gjahtarëve. Për praninë e luftëtarëve në këtë vend ka qenë e informuar policia bullgare. Luftëtarët me të kuptuar, kanë reaguuar shpejt dhe kanë ikur në drejtim të vendit të quajtur "Peshti".

Aty kanë qëndruar dy ditë, ndërsa më pas përsëri janë kthyer në shpellë. Por, armiku tashmë ka organizuar pritë në këtë vend. Herët në mëngjes më 16 dhjetor 1942, rojtari i cili ka qëndruar para shpellës ka hetuar disa lëvizje. Lëvizjet janë qenë nga ana e policisë bullgare. I tërë terreni rreth shpellës ka qenë i rrethuar. Në atë mëngjes të mjegullt në drejtim të shpellës është hapur zjarr i fuqishëm plumbash. Në këtë ballafaqim ka mbetur i vrarë komandanti i policisë bullgare. Pushimi i shkurtër që ka vijuar më pas, për luftëtarët ka qenë i mirëseardhur për tu marr vesh se si të gjejnë mënyrë për t'u larguar. Kanë vendosur që grupe grupe të fillojnë me hedhjen e bombave në drejtim të okupatorit. Këtë paramendim ata e kanë realizuar dhe kështu armiku sikur ka filluar t'a humb kontrollin. Këtë e kanë shfrytëzuar një pjesë e luftëtarëve dhe ia kanë dalë që të ikin nga rrethimi armik. Por policia bullgare për një kohë të shkurtër ka arritur t'i konsolidojë rradhët. Përpjekja për të ikur edhe pjesa e mbetur e luftëtarëve ka qenë e dështuar. Shumë afër shpellës kanë mbetur të vrarë gjashtë luftëtarë, në mesin e tyre edhe Rodna Iveva dhe bashkëlufëtarët e saj: Ade Koshullçev, Bllagoj Janushev, Stojan Janevski-Çashkarec, Trajçe Panov, dhe Mile Milevski. Bashkëlufëtarja tjetër Nada Butinkoshareve e cila ka qenë e lënduar, ia ka dalë disi të ikë, por më vonë edhe ajo është zbuluar dhe është vrarë. I vetmi që ka shpëtuar ka qenë Bllagoj Straçkovski.

Antoanella Dimitrievska



Puna në ekip si një parakusht për sukses në vendin e punës

Ekipet janë pjesë e jetës së përditshme të një personi. Ekzistojnë skuadra të ndryshme, të tilla si, për shembull, ekipe sportive, ekipe menaxhuese, ekipe si një formacion ushtarak, ekipe që punojnë në një projekt në fushën e arsimit, komuniteti komunal dhe të ngjashme. Ekipet, jo individët, po bëhen njësi themelore e punës në organizatat moderne. Në këtë mënyrë paraqitet edhe nevoja për punë ekipore të suksesshme. Duke pasur parasysh këtë, po bëhen përpjekje për të mësuar se si anëtarët, brenda ekipeve, mund të funksionojnë në mënyrë efektive. Puna efektive në ekip është thelbësore për arritjen e suksesit në çdo punë. Efektet pozitive të punës së suksesshme në ekip kanë një efekt stimulues mbi organizatën në

Puna efektive në ekip është thelbësore për arritjen e suksesit në çdo vend pune. Efektet pozitive të punës së suksesshme në ekip kanë një efekt stimulues mbi organizatën në tërësi

tërësi. Gjithashtu, efektet e shkaktuara nga puna joproductive e ekipit kanë një ndikim negativ në organizatë. Puna në ekip përcaktohet si puna e koordinuar e disa njerëzve për të arritur një qëllim të përbashkët. Sidoqoftë, vetëm formimi i një grupi prej disa personash nuk do të thotë krijimin e një ekipi. Çdo ekip është gjithashtu një

grup, megjithatë, jo çdo grup është një ekip. Karakteristika kryesore sipas së cilës ekipi ndryshon nga grupi është ekzistenca e një qëllimi të përbashkët. Bazuar në përvojat ekzistuese, u kuptua se numri i anëtarëve të ekipit nuk duhet të kalojë 12 anëtarë, as nuk duhet të jetë më pak se 3 anëtarë. Konsiderohet se opsioni më i mirë janë skuadrat me nga 5 deri në 7 anëtarë. Ekipet më të vogla, pra ato me 3 deri në 4 anëtarë, zakonisht punojnë më shpejt dhe përpiqen të arrijnë rezultate në një kohë më të shkurtër. Sidoqoftë, këto ekipe karakterizohen nga një larmi më e vogël e aftësive në dispozicion të anëtarëve të tyre. Nga ana tjetër, ekipet shumë anëtarëshe duhet të formojnë nën grupe për funksionimin e tyre efikas. Kur zgjedhni anëtarët e ekipit, me kusht që të gjithë kandidatët të kenë formimin

e duhur profesional, është e nevojshme të merren parasysh kandidatët që komunikojnë në mënyrë konstruktive, ata që shfaqin besim, që dëgjojnë në mënyrë aktive, ata që janë të hapur për bashkëpunim dhe ndihmë, ata ndajnë hapur dhe vullnetarisht, tregojnë fleksibilitet, tregojnë përkushtim në ekip, zgjidhin probleme dhe trajtojnë të tjerët me respekt.

Një nga modelet teorike më me ndikim të punës në ekip u zhvillua nga Bruce Tuckman në vitin 1965. Ky model parashikonte pesë faza të zhvillimit të ekipit, përkatësisht: formimin, valëzimin, standardizimin, ekzekutimin, shpërbërjen ose riorientimin.

Në fazën e formimit, anëtarët e ekipit ende nuk e njohin mirë njëri-tjetrin dhe nuk janë të njohur me mënyrën e punës së udhëheqësit të ekipit dhe anëtarëve të tjerë. Kjo fazë konsiderohet e plotë kur anëtarët fillojnë ta shohin veten si pjesë të ekipit. Në fazën e zhvillimit, dallgëzimit, secili anëtar përpigjet të gjejë vendin e tij brenda ekipit.

Anëtarët e ekipit fillojnë një luftë kundër mendimeve të kundërta, prandaj është e nevojshme një strategji për të inkurajuar polemika konstruktive, si dhe respektimin e mendimeve të ndryshme. Në fazën tjetër të standardizimit, anëtarët e ekipit fillojnë të përdorin përvojat e tyre të kaluara, duke rezultuar në futjen e procedurave të menaxhimit të konfliktit, vendimmarrjen dhe miratimin e metodave për arritjen e projekteve të përbashkëta. Rezultatet e punës në ekip shihen edhe në fazën e ekzekutimit. Në këtë fazë, është arritur harmonia dhe harmonizimi i plotë i punës në ekip, detyrat janë përcaktuar dhe janë vendosur lidhje të forta midis anëtarëve brenda ekipit.

Si të formojmë një ekip efiikas

Kur formoni një ekip, gjëja më e rëndësishme është që së pari të caktoni një udhëheqës ekipi. Pa një udhëheqës ekipi, i cili në të vërtetë do të drejtojë anëtarët e tjerë, ekipi nuk do të mbijetojë. Ndër të tjera, udhëheqësi i ekipit siguron një atmosferë të përshtatshme për një operacion të suksesshëm. Duke vepruar kështu, ai informon me kohë anëtarët e ekipit për aktivitetet dhe përcakton se çfarë duhet të bëjë secili prej tyre për të arritur qëllimin e përbashkët. Lideri i ekipit, në mënyra të ndryshme, ndikon te anëtarët dhe është përgjegjës për projektin e përgjithshëm. Sidoqoftë, udhëheqësi i ekipit është më shumë sesa thjesht një pikë kontakti për sugjerime dhe



Efektiviteti i punës ekipore varet nga puna e bërë në ekip, trajnimi dhe aftësia e anëtarëve të ekipit, pavarësisht nëse vendimet e marra janë rezultat i një diskutimi me pjesëmarrjen aktive të të gjithë anëtarëve të ekipit

kërkesa. Normat në punën ekipore janë, në fakt, standarde të pranueshme, pra rregulla të sjelljes brenda ekipit nga ana e anëtarëve. Futja e normave kufizon anëtarët e ekipit në ato që duhet ose nuk duhet të bëjnë në vendin e punës, në varësi të rrethanave. Në vendin e

punës, normat më të rëndësishme janë ato që lidhen me vetë procesin e punës. Të gjithë anëtarët e ekipit duhet të jenë të njohur me normat e përcaktuara dhe duhet t'i respektojnë ato. Liderët individualë të ekipit nganjëherë dështojnë të përshkruajnë normat më të përdorura, sepse gabimisht besojnë se sjellja e pranueshme në raste të tilla është e vetëkuptueshme. Shtë shumë e rëndësishme që anëtarët e ekipit të bien dakord mbi normat për zbatimin e tyre në ekip. Gjithashtu, këto norma duhet të transferohen dhe të zbatohen për punonjësit e rinj, si dhe rishikimin e tyre periodik për shkak të ndryshimeve në mjedisin e punës.

Ruajtja e efikasitetit ekipor

Efektiviteti i ekipit nënkupton shkallën e suksesit të arritur në lidhje me rezultatet





përfundimtare të pritura të punës ekipe gjatë një periudhe kohore. Disa nga aspektet më të rëndësishme të ruajtjes së efektivitetit të ekipit janë: qëllimet e ekipit duhet të deklarohen qartë dhe të zbatohen; është e nevojshme të bëhet një demarkacion i saktë i roleve në ekip, në fillim të funksionimit të tij; të përcaktojë normat, përkatësisht rregullat e sjelljes brenda ekipit; të ketë një pjesë të ngarkesës së punës brenda ekipit në mënyrë që të lehtësojë përbushjen e detyrave dhe të forcojë ndjenjën e komunitetit midis anëtarëve. Vendimmarrja në ekip duhet të bëhet me pjesëmarrjen aktive të të gjithë anëtarëve, gjë që rrit përkushtimin dhe përkushtimin e tyre në punë. Lideri i ekipit duhet të ketë aftësinë për të zhvilluar marrëdhënie të mira ndërpersonale dhe të jetë i përkushtuar ndaj punës në ekip. Kur kryejnë detyra, anëtarët e ekipit duhet të monitorojnë punën e njëri tjetrit. Ndjenjat e konfliktit brenda ekipit nuk duhet të anashkalohe.

Arsyet e zakonshme të dështimit

Sidoqoftë, jo të gjitha ekipet janë të suksesshme. Disa ekipe përjetojnë dështime në vendin e punës që nga fillimi, ndërsa të tjerët përjetojnë dështime në një moment gjatë punës së tyre. Disa nga pengesat e jashtme që kufizojnë ose pengojnë suksesin e punës në ekip janë: nëse anëtarëve të ekipit u caktohen shumë më shumë detyra sesa janë në gjendje të kryejnë, atëherë është mjaft e sigurt që puna nuk do të përfundojë plotësisht dhe me sukses. Në asnjë rast, ekipet brenda të cilave rregullat, përkatësisht normat e sjelljes, nuk mund të jenë të suksesshme. Ekipet në të cilat nuk ka shpërblim individual adekuat për anëtarët e tyre nuk mund të jenë të suksesshme. Puna në ekip nuk do të jetë e suksesshme nëse liderët e ekipit nuk kanë një sistem adekuat të kontrollit mbi punën e anëtarëve. Nëse nuk sigurohen fondet e nevojshme për punën e ekipeve, atëherë ata nuk do të jenë në gjendje të kryejnë me

sukses detyrat e caktuara. Ekipet në të cilat shpesh ka ndonjë ndryshim të anëtarëve të tyre nuk mund të jenë të suksesshme. Në asnjë rast ekipet në të cilat anëtarët e tyre refuzojnë të marrin përgjegjësinë për detyrat e ngarkuara ato nuk mund të jenë të suksesshme. Gjithashtu, pengesat e brendshme, disa prej të cilave janë renditur më poshtë, kanë një efekt kufizues në ekip ose që pengojnë suksesin e punës në ekip janë: Puna në ekip nuk do të jetë e suksesshme nëse qëllimet e vendosura nuk mbrohen në mënyrë adekuate dhe nëse anëtarët e ekipit nuk marrin masat e duhura për të zbatuar planin për realizimin e tyre. Ekipet në të cilat anëtarët e tyre nuk i kushtojnë kohë të mjaftueshme planifikimit të punës së tyre të përbashkët, nuk mund të jenë të suksesshme. Ekipet në të cilat konfliktet ndërpersonale nuk janë zgjidhur nuk mund të jenë të suksesshme. Nëse nuk mbahen takime efektive brenda ekipeve, atëherë është mjaft e sigurt që këto ekipe nuk do të kenë sukses. Puna në ekip nuk do të jetë e suksesshme nëse lideri i ekipit nuk di si të ndikojë dhe si të ndihmojë anëtarët që janë më pak efektivë sesa anëtarët e tjerë të ekipit. Ekipet drejtuese të të cilave nuk kanë qëndrueshmëri në punën e tyre nuk do të jenë të suksesshme. Puna në ekip nuk do të jetë e suksesshme nëse ekipi nuk është në gjendje të marrë një vendim efektiv. Për ekipe të caktuara ekziston rreziku të bëhen jofunksionale si rezultat i marrjes të mendimit të grupit në mënyrë automatike. Në fakt, anëtarët e ekipit automatikisht pranojnë mendimin e një grupi të caktuar, duke pasur frikë të shprehin këndvështrimin e tyre të ndryshëm. Si rezultat i këtij procesi, vendimet e këqija dhe joracionale mund të merren nga ekipet e ndryshme. Në situata të tilla, secili anëtar i ekipit kërkon të rregullojë mendimin e tij ose të saj me atë që besohet të jetë një konsensus brenda ekipit. Një situatë e pranimit të mendimit të grupit mund të ndodhë automatikisht gjatë punës së përditshme në secilin ekip. Kjo zakonisht ndodh kur pikëpamjet e dy ose tre anëtarëve dominojnë në një diskutim të veçantë. Një drejtues i mirë i ekipit është i vetëdijshëm për rrezikun dhe duhet të marrë masat e nevojshme për të shmangur një situatë të tillë.

Nëse liderët e ekipit dhe anëtarët e ekipit ia kushtojnë plotësisht kohën dhe aftësinë e tyre profesionale punës, është mjaft e sigurt që rezultatet e punës në ekip do të jenë të suksesshme.

Zlatko Stojovski



Muzetë ushtarak të Mbretërisë së Holandës

Në hyrje të muzeut ju pret tanku "Leopard 1", i cili është në shërbrim të Forcave Ajrore Holandeze. Pjesa e parë është pjesa multimediale e cila mbulon aspektin historik të uniformave, armatimit, por edhe historinë shoqërore dhe perspektivën njerëzore. Në këtë pjesë të muzeut janë të ekspozuara disa diorama në madhësi reale. Pjesa kryesore e muzeut është hapësira e ekspozitës e quajtur "Arsenal", e cila ekspozon një numër të madh të avionëve, helikopterëve, tankeve, automjeteve të blinduara, etj. Shumica e tyre janë vendosur në dysheme dhe janë në dispozicion për vizitë, por ka një numër të mirë të avionëve që janë vendosur lartë të varur në ajër. Koleksioni i avionëve përfshin "F-16", "Hawker Sea Fury Mk50", "C-47 Dakota", "Supermarine Spitfire" etj. Veçanërisht interesante është anija fluturuese "Dornier Do-24 T-3", e cila është një nga katër të mbeturat në botë. Pjesa interaktive e muzeut është menduar për më të rinjtë, ku janë vendosur imituesi i "F-16" dhe imituesi i rezervuarit. Në katin e dytë të muzeut ndodhet e ashtuquajtura kulla e kontrollit nga e cila mund të shihni të gjithë ish-aeroportin, dhe në një ekran multimedial interaktiv mund të lexoni edhe informacione në lidhje me këtë aeroport. Pjesa e jashtme shfaq një numër shtesë të lejeve të hyrjes, të tilla si "Fokker F27 Troopship" dhe disa të tjerë. Muzeu gjithashtu përfshin një memorial për anëtarët e Forcave Ajrore Holandeze, një bunker komandues të përdorur gjatë Luftës së Ftohtë, një hangar dhe një poligon me pengesa.

Muzeu Ushtarak Kombëtar në Soesteberg, Hollandë është një nga muzetë më të rinj në Evropë dhe është një bashkim i ish Muzeut të Aviacionit Soestenberg dhe Muzeut të Forcave Tokësore në Delft. Muzeu me ekspozitat, objektet ndihmëse, si dhe pjesa argëtuese e muzeut kushtuar më të riut, është e shtrirë në një sipërfaqe prej 40 hektarësh nga ish-aeroporti ushtarak

Pranë Muzeut Ushtarak Kombëtar, vetëm 50 km në juglindje, është muzeu ushtarak kushtuar njërive ajrore që morën pjesë në operacionin "Market Garden" gjatë Luftës së Dytë Botërore, i cili synonte të siguronte një kalim të sigurt për forcat aleate përmes lumit Rhine, si dhe çlirimin e qyteteve të Einhoven, Nijmegen dhe Arnhem. Ndërtesa që strehon sot muzeun është një ish hotel që daton që nga viti 1728. Ajo u përdor si një post komandë nga Divizioni i Parë Ajror Britanik gjatë operacionit "Market Garden". Ky muze ka në koleksionin e tij një përmblendje të madhe dhe të larmishme të armëve origjinale, uniformave dhe pajisjeve të përdorura në operacionin për të cilin ka qenë fitues i disa shpërblimeve. Pas përfundimit të luftës, koleksioni i ekspozitave në vitin 1949 u ekspozua në Dortvert Castle, por në vitin 1978 ajo u zhvendos në vendin e saj aktual. Në vitin 2008, muzeu u mbyll për pak kohë për rinovim dhe i njeiti përdori bodrumin e ndërtesës. Në vitin

2020, muzeu u rinovua përsëri dhe dritaret e ekspozitës me xham jo reflektues u rinovuan duke e ndryshuar edhe pamjen e korridoreve. Muzeu ka ndarë koleksionin e ekspozitave në 3 ambiente. I pari quhet "Kujtim". Në këtë pjesë janë ekspozuar urdhrat, medaljet dhe shenjat e dhëna anëtarëve të: Polonisë, Holandës, Mbretërisë së Bashkuar dhe Shteteve të Bashkuara, të cilët morën pjesë në betejë. Ekspozita e dytë quhet "Airborne Experience", ku si vizitor kalon gjithçka që kaluan parashutistët e Mbretërisë së Bashkuar në operacionin "Market Garden". Në këtë pjesë mund të ndiqni informacionet para misionit, fluturimin me avion drejt Holandës së okupuar, pas së cilës ju kaloni nëpër disa diorama reale përmes betejave që u zhvilluan gjatë asaj periudhe. Në ekspozitën e fundit shihen disa momente të veçanta dhe objekte nga betejat, të tilla si "Briri i gjuetisë" së John Frost, "Dylbitë e gjeneral majorit Roy Urkhart", komandant i Divizionit të Parë Ajror të Britanisë së Madhe, etj. Ka një numër artefaktesh në koleksione që lidhen me historitë personale të veteranëve dhe civilëve të përfshirë në operacion. Oferta e ofruar nga Muzeu Arnhem përfshin një shëtitje të orientuar përgjatë rrugës prej 4 kilometrash, ku në betejë linjat e para mbrojtëse u vendosën gjatë operacionit. Një vizitë te varrezat e forcave të desantit ajror të 1750 anëtarëve që humbën jetën në betejë është një tjetër ofertë e muzeut, si dhe një vizitë në urën e John Frost me anije. Çdo vit muzeu është pjesë e përkujtimit të Ditës së Betejës dhe një vend ku mblidhen një numër i madh i veteranëve.

Zllatko Bilazheski



A do të ketë ndikim të përhershëm ndaj globalizimit virusi "COVID-19"?

Deri sa udhëheqësit përpiqen të udhëheqin organizatat e tyre përmes pandemisë Covid-19, vendimet që ata duhet të marrin janë pjesë e një game të gjerë aktivitetesh biznesi përfshirë edhe atë se "ku të shesin", "si të menaxhojnë zinxhirët e furnizimit", të cilat nga ana e tyre varen nga pritjet që lidhen me të ardhmen e globalizimit. Gjegjësisht, pandemia shkaktoi një valë të re të vdekshmërisë

globale të biznesit, por të dhënat më të fundit dhe parashikimet e biznesit nënkuptojnë që udhëheqësit duhet të planifikojnë dhe të formojnë një botë ku presionet e globalizimit dhe anti-globalizimit janë tipare të qëndrueshme të mjedisit të biznesit. Kriza dhe reagimi i nevojshëm i shëndetit publik kanë shkaktuar dhe akoma shkaktojnë rënien më të madhe dhe më të shpejtë të flukseve ndërkombëtare dhe flukseve të vëzhguara në historinë moderne.

Parashikimet aktuale, megjithëse jo të plota, në këtë fazë tregojnë një rënie të tregtisë me 13-32%, një ulje deri në 30-40% të investimeve të huaja direkte dhe një rënie deri në 44-80% të numrit të udhëtarëve ndërkombëtarë që përdorin shërbimet e linjave ajrore në vitin 2020. Këta numra tregojnë një humbje të madhe përsa i përket përfitimeve të globalizimit deri më tani. Por në të njëjtën kohë dhe nuk sinjalizojnë kolapsin themelor të



global mund të bëjnë shumë më tepër sesa thjesht të ndjekin tendencat e sëmundjes. Të dhënat ekonomike mund të kontribuojnë në shëndet, rritje dhe bashkëpunim ndërkombëtar. Në lidhje me këtë, kompanitë industriale tashmë kanë filluar të prodhojnë furnizime të nevojshme dhe urgjente mjekësore. Në këtë kontekst, vlen të përmendet se korporatat e mëdha mund të zvogëlojnë ndikimin ekonomik të pandemisë. Një shembull i tillë është struktura e menaxhimit të ndërmarrjes "Unilever" për sa i përket pagesës më të shpejtë të furnitorëve dhe mbështetjes së shtuar të punonjësve, kontraktorëve dhe klientëve. Një shembull tjetër i mbështetjes për tregjet e hapura është 3M, i cili ka kundërshtuar publikisht një bllokadë të propozuar të eksporteve të maskave të SHBA-së në Kanada dhe

në Amerikën Latine. Politikat e mëdha të zinxhirit të furnizimit janë përsëri në rendin e ditës dhe qasjet e zbatueshme kanë potencialin për të ringjallur tregtinë dhe lëvizjet e IHD-ve. Këtu, debati kryesor mbi globalizimin është teprica kundrejt ridizajnit. A do të kërkojnë ndërmarrjet dhe vendet një siguri më të madhe në diversifikimin ndërkombëtar ose do të përpiqen të rrisin vetë-mjaftueshmërinë e brendshme? Logjika ekonomike pothuajse gjithmonë favorizon qasjen e mëparshme, së bashku me rezervat kombëtare si gjërat më të rëndësishme. Por politika nganjëherë bën dhe insiston gjërat ndryshe. Kërkimi nga profesori Pankay Gemawat nga New Yorku nxjerr në pah disa karakteristika të industrive të ndjeshme politikisht, të tilla si

prodhimi për shëndetin ose nevojat e sigurisë kombëtare, shitjet te qeveritë/a në vend të klientëve privatë dhe madhësia e fuqisë punëtore vendase në industri. Nëse teprica është normë dhe riinvestimi është përjashtim, mund të pritet vetëm një rritje modeste afatgjatë në rritjen e tregtisë globale, së bashku me diversifikimin më të madh të partnerëve tregtarë të vendeve të ndryshme.

Fërkimet dhe brishtësia e superfuqive edhe para Covid-19 kanë destabilizuar tashmë mjedisin ndërkombëtar të biznesit. Por pandemia shton shtresa të reja kompleksiteti. Gjegjësisht, ajo çoi në një zgjerim të madh të pushtetit shtetëror, ndërsa futi kontrollin e pandemisë si një fushë tjetër për konkurrencën ideologjike.

Linjat ajrore vazhduan të fluturojnë, por me 90% më pak vende në fluturimet ndërkombëtare, krahasuar me 62% në fluturimet e brendshme.

Ky kolaps i paparë pason pas një bume ndërkombëtar udhëtimesh. Por përderisa linjat ajrore ndërkombëtare janë ulur me dy të tretat, numri i udhëtarëve jashtë shtetit do të jetë akoma më i lartë se në vitin 2003

Në këtë mjedis, faktorët që janë më të rëndësishëm se më parë janë vendimet ku të mblidhni kapitalin, cilat tregje duhet të vendosni si përparësi se si dhe nga vijnë kompanitë, dhe sa mirë po funksionojnë qeveritë e vendeve të tyre. ekonomia përgjatë linjave rajonale, me blloqe konkurruese që përqendrohen në Kinë, Shtetet e Bashkuara dhe ndoshta në Europë. Por fakti që Europa, rajoni më i lidhur në botë, është përpjekur të përshtatet me një përgjigje të unifikuar pandemike është vetëm një arsye që ringjallja e rajoneve nuk duhet të jetë një përfundim paraprak. Shumica e flukseve ndërkombëtare tashmë janë duke u zhvilluar brenda rajoneve, dhe tregtia në distanca të shkurtra nuk është rritur më shpejt sesa tregtia në distanca të gjata në vitet e fundit. Kjo është arsyeja pse është e nevojshme të përgatitemi për mundësinë e një bote më të rajonalizuar. Por nuk është patjetër të jetë kështu.

Ndryshimet aktuale teknologjike si





tregtia elektronike, video konferenca dhe përdorimi i robotëve kanë fituar rëndësi me Covid-19. Para pandemisë, shumë u përqendruan në atë se si teknologjitë e reja mund të zvogëlojnë flukset / lëvizjet / flukset globale. Tregtia elektronike ndërkufitare zgjeron mundësitë e eksportit, veçanërisht për ndërmarrjet më të vogla. Eksperimentimi i imponuar i punës nga shtëpia mund të inkurajojë më shumë shërbime. Edhe botimi dhe shtypja me 3D ndonjëherë çon në më shumë se sa në më pak tregti. Drejtuesit e biznesit mund të fillojnë të mendojnë pak më shumë në mënyrë pak më produktive për Covid-19, teknologjinë dhe globalizimin duke marrë një qasje të strukturuar për të marrë parasysh implikimet e brendshme dhe të jashtme. Brenda saj, duhet të merret parasysh se si funksionet individuale mund të përfitojnë nga teknologjitë e reja derisa menaxhojnë ndryshimet organizative përballë stresit në rritje

me të cilin përballen punonjësit dhe ekipet. Nga jashtë, të mendohet se si tendencat teknologjike mund të ndryshojnë potencialisht qëndrimin e kompanisë ndaj konkurrentëve, klientëve, furnizuesve dhe të ngjashme. Për shumicën e kompanive, tendencat e teknologjisë duhet të çojnë në globalizim më të madh në disa zona dhe më pak në të tjera, në vend të një zhvendosje uniforme në një drejtim ose në një tjetër. Opinioni publik mbi globalizimin mund të ketë një kthesë tjetër negative për shkak të Covid-19, i cili ka një mbështetje çuditërisht të fortë për tregtinë dhe imigracionin, parë në disa sondazhe për këtë çështje. Shumica e udhëtimeve ndërkombëtare përshpejton përhapjen e sëmundjeve infektive dhe stresit ekonomik. Megjithatë strategjitë e forta të shëndetit publik nuk kërkojnë pengesa të përhershme për globalizimin, politikanët nacionalistë mund të tregojnë pandemitë dhe

dështimet e koordinimit ndërkombëtar në përgjigje të kundërshtimit në rritje ndaj globalizimit. Klientët dhe punonjësit gjithnjë e më shumë presin që udhëheqësit e korporatave të marrin një qëndrim mbi çështjet sociale, duke e bërë opinionin publik mbi globalizimin në të vërtetë një menaxhim të mundshëm të problemit. Përzjerja e lëvizjeve anti-globalizuese dhe anti-kapitaliste ndërlikon më tej rolin e biznesit në debatin publik mbi globalizimin. Dhe udhëheqësit e korporatave shumëkombëshe përballen me një sfidë të veçantë në përfshirjen e publikut dhe qeverisë ndërsa ekzistojnë dhe shfaqen ndarjet kombëtare. Përqendrimi në fakte, ndjeshmëria ndaj pabarazisë dhe nxjerrja në pah e kontributeve të vërteta ekonomike mund të ndihmojë në mbështetjen e një debati më të shëndetshëm të globalizimit.

Covid-19 duket si një "kthesë që nuk do të thyejë krizën" dhe është e lidhur me globalizimin. Flukset ndërkombëtare janë në rënie. Por globalizimi dhe kundërshtimi i globalizimit do të vazhdojnë të pasqyrojnë mundësitë dhe sfidat e biznesit. Kushtimi i vëmendjes gjeneratorëve të së ardhmes së globalizimit do të ndihmojë kompanitë të kërkojnë dhe madje të përfitojnë nga trazirat e globalizimit. Bota e paqëndrueshme e ekonomive kombëtare të ndërlidhura pjesërisht zgjeron mundësitë e strategjisë globale, duke e bërë të vështirë menaxhimin e firmave shumëkombëshe. Ka ardhur koha që korporatat globale të demonstrojnë vlerën e tyre duke kapur mundësitë më të mira në botë, duke i dhënë fund pandemisë dhe duke forcuar procesin e rimëkëmbjes. Programi i SDI për periudhën 2020/2021– FDI forecast pertains to 2020/21.



Mr. Biljana Popovska
(përshtatur nga Stiven Altman,
hulumtues i lartë në Shkollën e
Biznesit "Stern" pranë Universitetit
"New York", drejtor i përgjithshëm i
Qendrës për Globalizimin e Arsimit
dhe Menaxhimin me Universitetin.
Më shumë në https://hbr.org/2020/05/will-covid-19-have-a-lasting-impact-on-globalization?utm_campaign=hbr&utm_medium=social&utm_source=facebook&fbclid=IwAR06-XGOMK_JQyCwOTQ0Gz7LvaR7-CM9_n4P06E4U1DQD6McygV2OMjZ40s)

„Gernika“ e Pikasos

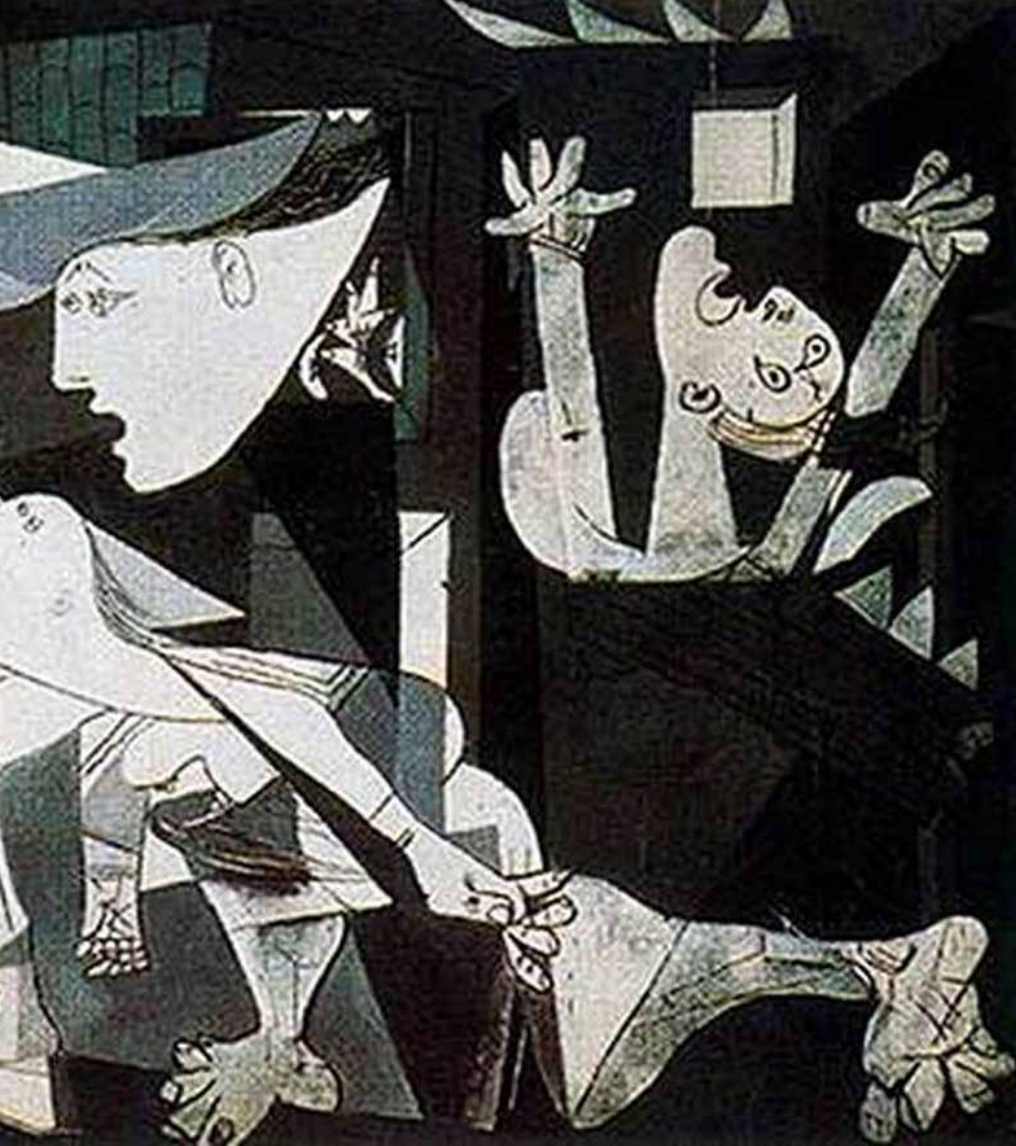
Dëshmi e përhershme për tmerret e luftës



Piktura „Gernika“ e Pablo Pikasos paraqet një interpretim figurative të të gjitha vuajtjeve të tmerrshme të shkaktuara si pasojë e bombardimeve të qytetit Gernika, metropolë e dikurshme e Baskisë në Spanjën veriore. Piktura është bërë gjatë kohës së luftës qytetare në Spanjë, luftë e cila pati një interes nga e tërë bota dhe zgjati nga viti 1936 deri në vitin 1939. Piktura „Gernika“, në fakt është një mural, me dimensione 349,3 cm në 776,6 cm. Piktura është piktuaruar në teknikën e vajit në pëlthurë. Piktura „Gernika“ është piktuaruar në një pëlthurë të madhe në tone të ngjyrës gri dhe të kaltër të mbyllur duke e përshkruar në mënyrë të detajizuar vuajtjen e njerëzve dhe të kafshëve në qytetin e Gernikës gjatë bombardimeve. Piktura është piktuaruar sipas porosisë nga ana e ekspozitës botërore në Paris në vitin 1937. Pikaso, parimisht nuk ka gjetur asnjë inspirim për pikturën, por lufta qytetare në Spanjë ka marrë hov të madh në atë periudhë, dhe në 26 prill 1937 aviacioni italian dhe gjerman e kanë bombarduar qytetin Gernika në Spenjën veriore. Kjo ka qenë bombardim i parë i aviacionit ndaj caqeve civile në një luftë. Bota ka qenë e befashuar nga

tmerri i shkaktuar nga bombat e hedhura mbi civilët e pafajshëm të Gernikës. Pikaso në atë ngjarje tragjike ka gjetur inspirimin për pikturën e tij më të njohur, e cila edhe sot e kësaj dite paralajmëron dhe dëshmon për tmerret e luftës. Deri në fillim të majit 1937, ai i kishte bërë skicat e para për këtë vepër grandioze. Që nga momenti i përfundimit për vetëm 35 ditë, Pikaso është betuar se vepra në fjalë nuk do të ekspozohet në Spanjë, deri sa nuk do të bie regjimi fashist i Frankos. Piktura ka ngjallur interesim të madh në opinion dhe është shëndrruar në një ndër pikturat më të njohura të Pablo Pikasos me një mesazh kundër luftës. Është interesant fakti që edhe pse piktura „Gernika“ njihet si njëra ndër pikturat më të rëndësishme të Pikasos, vetë autori nuk ka dashur edhe aq të flet rreth saj. Autori ka ndërruar jetë para se vepra të kthehet në Spanjë. Paraprakisht piktura ka qenë e ekspozuar në Muzeun e Arteve Bashkëkohore në Nju Jork dhe në vitin 1981, pas vdekjes së Frankos, është dërguar në Spanjë. Në vitin 1955 Nelson Rokfeler ka dashur t'a blejë pikturën e Pikasos, por ky i fundit e ka refuzuar kërkesën. Si kompromis, me urdhër të Rokfelerit, ka qenë e përpunuar një tapiseri më motivet e „Gernikës“,

pikturë kjo e cila është e ekspozuar në selinë e Organizatës së Kombeve të Bashkuara, në hyrje të hapësirave të Këshillit të Sigurimit. Sot piktura „Gernika“ gjendet në Muzeun e Mbretëreshës Sofija në Madrid. Sa i përket përpunimit artistik, do të themi se piktura nuk ka ndonjë kolorit edhe aq të pasur, gjegjësisht në të mbizotërojnë ngjyrat monokromike – e përhimta, e zeza dhe e kaltra. Konstruksioni i kolazhit është bërë nga prerjet e „rafshëta“, të kufizuara me ngjyrë të bardhë, të zezë dhe të përhimtë, ngjyra këto të vëna njëra mbi tjetrën. Në këtë mënyrë, me këtë teknikë, edhe më tepër vijnë në shprehje dhimbja, vuajtja dhe vdekja. Vetë Pablo Pikaso që kur e ka piktuaruar veprën me raportin e idesë dhe rëndësisë, ka shprehur një akuzë të përgjithshme ndaj çmendurisë dhe luftës së pakuptimtë dhe të pabazë. Piktura paraqet një interpretim figurativ të ngjarjes, por duke e mos e shfaqur vetë ngjarjen, por përmes paraqitjes së fytyrave impulsive të njerëzve dhe kafshëve, e potencon agoninë e viktimave të luftës. Piktura në aspektin e kompozimit ndahet në tre pjesë dhe është pasqyruar nga format e ndara, të



Pablo Pikaso është njëri ndër piktorët më të njohur botërorë të shekullit XX dhe së bashku me Zhorzh Brak llogariten si themelues të kubizmit. Një vend i veçantë në opusin e tij prej piktori zënë edhe kompozimet "Zonjushat nga Avinjoni", "Gernika" si dhe piktura e madhe e murit në pallatin e UNSECO-s në Paris. Piktura "Gernika" është pikturuar në vitin 1937 edhe sot e kësaj dite llogaritet si vepra më e rëndësishme artistike e shekullit të kaluar, e inspiruar nga tmerret e luftës

bashkuara dhe të fragmentuara, të cilat nuk kanë as masë, as volum. Fytyrat e njerëzve dhe të kafshëve gjenden në pjesën qendrore të një trekëndëshi të paramenduar dhe në dy katrorë jo të plotë nga dy anët e trekëndëshit. Baza e trekëndëshit shtrihet nga dora e shtrirë e ushtarit të vrarë nga ana e majtë, deri te këmba e gruas e cila ikë nga ana e djathtë. Kali i cili është duke ngordhur pasqyron fundin e civilizimit. Dora e ushtarit të vdekur gjithnjë e mban shpatën, e cila është simbol i njohur i rezistencës heroike. Dora e shtrirë femërore e cila mban llampë, si dhe motivi mbi kokën e kalit, që është krijuar nga bashkimi i syrit me rrezet

ndriçuese të dritës, pasqyrojnë simbolin e lirisë, shpresës dhe fitores së arsyes. Në anën e djathtë të pikturës dominon fytyra e një femre në një pozë e cila rikujton Jezu Krishtin. Nën hijen e një gruaje të vrarë dhe një fëmiju të vrarë, shihet fytyra e një minotauri me kokë njeriu, e sundimtarit famëkeq të Kretës. Për Pikason, Minotauri është simbol i tiranisë moderne. Në këtë pikturë ndjehet kundërshtimi ndërmjet Minotaurit keqbërës, i cili simbolizon forcat e errëta të kalit i cili është duke ngordhur. Edhe njerëzit edhe kafshët në pikturë e kanë gojën e hapur nga ku dalin dëshmitë për tmerret e shkaktuara nga bombardimi. Piktura "Gernika" e Pablo Pikasos,

me të gjithë grandiozitetin dhe monumentalitetin e saj, është bërë njëra ndër vizionet e shkatërrimit, i cili gjithnjë e më shumë i kërcënohet kësaj kohe bashkëkohore, kohës së sfidave bërthamore dhe ekologjike për njerëzimin. Ndërsa sa i përket qytetit Gernika...Ai sot është një qytet i bukur dhe tashmë i riparuar prej kohësh në pjesën veriore të Spanjës. Në të organizohen trajnime educative, seminare, konferenca në tema të ndryshme për paqen. Përpos kësaj, për çdo vit, tradicionalisht shpallet edhe fituesi i Çmimit për Paqe – "Gernika".
Vlladimir Llazovski

Solidaritët për Shkupin

Pikaso është bashkëndjerë me tragjedinë e Shkupit nga tërmeti i vitit 1963 dhe i është bashkangjitur aksionit solidar për grumbullimin e veprave artistike. Pikaso ne shenjë solidariteti dhe mbështetjeje, Shkupit ia ka dhuruar piktuar "Koka e gruas" në shenjë mirënjohjeje, mbështetjeje dhe kujtimi. Piktura është pjesë e vazhdës së portereve të grave, një motiv i tij tashmë i njohur dhe i preferuar që nga viti 1932, në të cilin janë ndjekur forma kubike, karakteristike për veprimtarinë

e tij të pasur prej piktori. Piktura është portret i gruas së dytë të Pikasos, Zhaklinës, e pikturuar në vitin 1963. Edhe pse qyteti i Shkupit këtë pikturë e posedon që nga viti 1963, ajo asnjëherë nuk gjeti vend për t'u ekspozuar. Piktura në fjalë u vjodh në vitin 1971, gjë që e bëri atë edhe më të famshme. Ndjekja intenzive për veprën virale rezultoi e suksesshme me arrestimin ne Frankfurt të Gjermanisë, ku Interpoli i zbuloi vjedhësit dhe piktura u kthye ne Muzeun e Arteve Bashkëkohore në Shkup.





„Baba, ushtar, djalë“

Produkcioni „Netflix“ përsëri befason me film dokumentar interesant nga kosmosi filmic ushtarak, i inspiruar nga teksti i gazetës “Neë York Times” për jetën dhe për vështirsitë nëpër të cilat kalojnë familjet e ushtarëve dhe për jetën e tyre të ndarë të publikuar në vitin 2010. Në këtë film shfaqet edhe emri i tashmë veteranit nga Afganistani, Brajan Ajsh, i cili është edhe figurë qëndrore i këtij filmi dokumentar, një kronikë njëdekadëshe për një familje nga Viskonsi dhe koston të cilën kjo familje e paguan për veten. Film për luftën andej dhe në shtëpi, pas kthimit të shërbimit në Afganistan, tregime të prezantuara nga një baba dhe nga dy fëmijët e tij, por edhe një sërë ngjarjesh përgjatë këtyre dhjetë viteve – dashuria, qëndrueshmëria, humbjet dhe fillimet e reja, lidhjet e fuqishme familjare, e gjitha kjo nën hijen e një lufte të gjatë.

Kostoja e shërbimit ushtarak

Brajan Ash është një rreshter i përkushtuar dhe i dalluar i cili në vitin 2004 është dërguar në shërbim në Afganistan, pas 17 viteve të kaluara në Armatë, por asnjëherë më parë, i dërguar në ndonjë zonë lufte. Si prind i vetëm id y fëmijëve të moshës 8 dhe 12 vjeçare, ai është i mendimit se tashmë janë mjaft të vetëdijshëm dhe të rritur për ta pranuar largimin e tij, por nga ana tjetër, ai aspak nuk është i vetëdijshëm për pasojat që do t'i ketë familja nga ky largim. Dy fëmijë të cilët me padurim e presin çdo ardhje të babait të tyre edhe pse për shumë pak ditë, dhe me frigë e gjithmonë me sy të përlotur duke e përcjellur përsëri në pjesën tjetër të kontinentit. I ndarë në mes të profesionit dhe familjes, Brajani orvatet që të vendos një barazpeshë dhe të jetë njëlloj i suksesshëm edhe si ushtar edhe si baba. Edhe pse kalon një kohë shumë të shkrutër

me fëmijët, ai pas çdo ardhje kujdeset që vizita të jetë e plotësuar në mënyrë shumë cilësore. Frika e tij më e madhe është pikërisht çështja e aktiviteteve të cilat i ndan me fëmijët – kamping, peshkim, sport, gjera të cilat një ditë ndoshta nuk do të mund t'i bëjë. Për të, kjo është jeta. Por, koncepti i këitillë për jetën ndryshoi përgjithmonë kur do të mбетet i lënduar nga prita në afërsi të Kunduzit, duke u përpjekur të shpëtojë një polic afgan. “Pa marrë parasysh që është afgan, ai është në anën tonë”, do të thotë ai “duke e racionalizuar vendimin e tij për të ndihmuar dhe duke e vënë në rrezik jetën”. Që nga ajo ditë, Brajani humb një pjesë të identitetit të tij. Karriera e tij si ushtar ka mbaruar dhe ai duhet ta gjejë veten në një rol të ri. Një person i fortë, elastik, i pavarur nuk mund të lëvizë vetë për shkak të lëndimit dhe ka dhimbje të vazhdueshme, të pandërprerë.



Situata e re bën dëm jo vetëm për gjendjen e tij fizike, por edhe për shëndetin e tij mendor. Dikush që është stërvitur të durojë në të gjitha kushtet, të mbijetojë, të jetë i pathyeshëm, i cili ka stërvitur gjithë jetën e tij për të qenë ushtar, tani ka nevojë për mbështetje dhe ndihmë madje edhe për të ngjitur shkallët para shtëpisë së tij. Frika e tij më e madhe bëhet realitet. Pikërisht ky presion psikologjik që krijon një padurim tek ai që është e vështirë të kontrollohet dhe që reflekton tek të gjithë rreth tij.

Brajan jeton me lëndimin për tre vjet, duke refuzuar fshehurazi të pranojë se jeta nuk do të jetë e njëjtë dhe duke shprehur që një ditë të kthehet në funksionalitetin e plotë. Ai përpqet të vrapojë dhe të detyrojë veten të jetojë jetën si dikur, por kjo është thjesht e pamundur. Tre vjet pas dëmtimit, vendimi për të amputuar këmbën e tij është pranimi i tij i parë i vërtetë i realitetit që jeta ka lëvizur në një drejtim të ri, por në të njëjtën kohë, është një goditje e re

për gjendjen e tij psikologjike. Betejë pas beteje, edhe pse me mbështetjen e plotë të familjes, rruga nuk është e lehtë dhe e thjeshtë për këtë ushtar. Ikur të mos mjaftonte, familja përjetoi një tjetër tronditje, vetëm dy javë pasi Maria u bë një anëtare e re me mbiemrin Ajsh, si gruaja e Brajanit. Djali i vogël Joey u përplas nga një kamion në rrugë ndërsa kthehej në shtëpi me biçikletën e tij. Një sprovë e re për familjen Ajsh që ose do të thyejë ose forcojë lidhjet mes tyre.

E vetmja konstante për të cilën Brajan nuk ka dyshime është nëse humbja e këmbës vërtet ka vlejtur? I pyetur disa herë, ai gjithmonë ka të njëjtën përgjigje edhe pas

një kohe të gjatë: "Absolutisht".

Të jesh ushtar

Ushtria është një zgjedhje për shumëkë në Amerikë pas shkollës së mesme, veçanërisht në qytete ku nuk ka industri të zhvilluar dhe shumë punë, ose në familje me të ardhura të ulëta ku kolegji është një yll i paarritshëm. Por të jesh ushtar nuk është punë nga ora 9 e mëngjesit deri në orën 5 të pasdites. Ushtar nënkupton



aftësitë stërvitore, ndërtimin e karakterit, mentalitetin dhe forcën psikologjike, 24 orë në ditë. Të jesh ushtar është një krenari, dhe si në çdo profesion, ai që përpqet do të ketë sukses dhe do të përparojë. Brian Aish është një ushtar i dalluar dhe si i tillë është një idhull dhe frymëzim për djemtë e tij. Përderisa djali i vogël mezi pret të mbushë 18 vjeç dhe të bashkohet me ushtrinë, si babai i tij, dhe të ndjekë hapat e tij, djali i madh ka një ide tjetër. Duke u rritur me një burrë që shpesh ishte larg shtëpisë, me një frikë të përditshme për sigurinë e tij dhe nëse do të kthehej i gjallë, djali i madh e mban mend mirë fëmijërinë e tij dhe nuk dëshiron të ndjekë të njëjtin

shembull. Kjo është arsyeja pse ai nuk dëshiron të jetë pjesë e asaj bote dhe ideja e tij për të ardhmen është të ndërtojë një familje dhe t'i përkushtohet absolutisht asaj. Por detyra dhe pritjet janë diçka krejtësisht tjetër. Pasi Xhoi humbi jetën në një aksident automobilistik në moshën 12 vjeçare, Isaac u ndie i detyruar të vazhdonte linjën e karrierës së babait të tij, por edhe të bënte atë që vëllai i tij kishte dashur gjithmonë për vete dhe të ishte brezi i katërt i familjes si pjesë e ushtrisë amerikane.

"Babai, ushtar, djalë" është një film në jetën reale nga familja mesatare ushtarake amerikane. Gazetarët, autorët e këtij filmi, i ndjekin ata në shtëpi, jashtë shtëpisë dhe në shohim rrëfimet e tyre intime në kohë, frikën dhe dilemat e tyre, gëzimet e tyre, si dhe momentet më të vështira të humbjes dhe trishtimit. Sa të thella janë dëshmitë e Brajanit, aq të sinqerta janë edhe fjalët e dy djemve të tij të cilët, megjithëse mijëra kilometra larg luftës, kanë infiltruar shumë në jetën e tyre dhe kanë lënë plagë të thella.

Pikërisht këtë e markojnë vetë autorët si moment më sfidues në të gjithë gjirimin e filmit – të krijohet besim ndaj familjes dhe të ndahen me aëntaret e familjes dhembejt më të mëdha, frikat dhe dyshimet.

Filmi dokumentar i cili tashmë që nga 17 korriku gjendet në platformën e "Netflix", ka të bëjë me sakrificën të cilën disa njerëz e bëjnë në emër të detyrës dhe në emër të profesionit ushtarak me të gjitha aspektet të cilat për shumicën janë të panjohur dhe nën hije. Sipas gazetarëve dhe sipas autorëve të këtij filmi, kjo është mënyra e vetme që të pasqyrohet ky lloj i sakrificës deri te audienca.

Elena Gjorgjievska

Regjia: Catrin Einhorn, Leslye Davis

Rolet: Brian Eisch, Joseph Eisch, Isaac Eisch

Kinematografia: Leslye Davis

Prodhimi: Catrin Einhorn, Leslye Davis, Kathleen Lingo, Nancy Donaldson Gauss

Muzika: Nathan Halpern

Vendi: SHBA

Kohëzgjatja: 99 minuta

Viti: 2020





Fshati Babino – vendi në të cilin gjendet biblioteka më

Nëntë kilometra larg Demir Hisarit, rrëzë malit Pllakenska, shtrihet fshati dhe qendra rekreative turistike “Babino”, vend i cili me parajsën e tij natyrore dhe të gjelbërt, ofron mundësi për relaksim dhe për pushim.

Ky fshat është i njohur edhe për nga biblioteka më e vogël, jo vetëm në Maqedoni, por edhe në botë, e njohur edhe si “Al-bi”, bibliotekë të cilën e vizitojnë shumë turistë.

Ajo ka rreth 3500 anëtarë, ndërsa në mesin e tyre ka edhe akademikë maqedonas dhe shkencëtarë të njohur nga bota e jashtme.

Librat e parë janë sjellur në vitin 1882 edhe atë nga Bagdadi, Teherani, Damasku, Stambolli dhe nga Ankaraja, ndërsa janë në gjuhën e vjetër persishte, në atë arabe dhe në gjuhën osmanishte.

Në fondin e bibliotekës ka mbi 20 mijë tituj në gjuhën e vjetër slave, në gjuhën osmanishte, dokumente të shkruara dhe me mjaft vlerë, libra, dorëshkrime dhe tekste.

Në fondin e bibliotekës ruhen dorëshkrime dhe dokumente jashtëzakonisht të rëndësishme për periudhën e LNÇ-së dhe për Kryengritjen e Ilindenit, botime të botuara deri në fund të vitit 1946, botime të veprave të autorëve të njohur jugosllav dhe disa botime të tjera të vjetra.

Biblioteka private gjendet në një shtëpi dy katëshe të fshatit. Nga dhomat në të cilat gjenden raftet me libra, kundërmon një erë e letrave të vjetra dhe të lidhëzave të vjetërsuara. Gjithashtu, mund të vërehen edhe kopertinat e zbehura të librave të vjetra.

Librat janë marë me afat blerejeje, shpesh herë ato janë dhënë nga ana e institucioneve, por edhe nga ana e

individëve dhe autorëve të cilët e kanë vizituar bibliotekën, të motivuar të lënë një pjesë të botimeve të tyre për këtë bibliotekë. Librat merren edhe nga vendet e lëna pas dore dhe nga vendet apo objektet e boshatisura.

Biblioteka është servis publik i librave dhe qytetarëve të Demir Hisarit por edhe më gjerë, ndërsa librat jepen njëllëj si në bibliotekat tjera. Por për shkak të mungesës së të punësuarve të përhershëm në bibliotekë, gjatë periudhës së dimrit biblioteka punon vetëm përmes thirrjeve, ndërsa gjatë stinës së verës, kur edhe ka më së shumti vizitorë, biblioteka punon me orar të plotë të punës dhe në këtë punë është e angazhuar një familje e tërë e cila njëherit është edhe pronare e bibliotekës në fjalë. Anëtarësimi është falas dhe me anëtarësim në këtë bibliotekë merret pasaporta e veçantë e antërësimit.

Kristina Ilievska



e vogël në botë



